ANNO XXXI - N. 8 COPIE 166.000 AGOSTO 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610

ROMA, VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE

PER L'AUTOMOBILE

4 CILINDRI
1500 cm.³ 15/18 HP

6 CILINDRI
2000 cm.³ 25 HP

15.000 Km. di soffocante dimostrazione!!

Volti i guardi al percorso compiuto

sulle strade del trionfo

Coppa Alpi 1923
Coppa Alpi 1924
Record Mondiale 48 ore . . 1924
Gran Premio della Notte . 1925
Gran Premio Le Mans 24 ore 1925
ecc. ecc. . . . .

SOC. AN. OFFICINE MECCANICHE
(già MIANI SILVESTRI & C. — GRONDONA COMI & C.)
Capitale versato L. 60 000 000
FABBRICA AUTOMOBILI O. M.
BRESCIA

MICHELIN
prous. 24
CABLE CONFORT

GLOBOIL

CARBURAZIONE A NAFTA

Economia fino all'80 % in confronto all'uso della benzina - mediante il

Vaporizzatore O. M. P.

applicabile agli attuali motori senza togliere il carburatore a benzina il cui funzionamento rimane inalterato come se il gruppo a Nafta non esistesse.

Funzionamento sicuro, gassificazione perfetta del carburante

Rivolgersi

OFFICINA MECCANICA PARMENSE

Via Farini, 99 - PARMA - Telefono 1-51

POSATE ALPACCA --------

SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI

STOVIGLIE ALLUMINIO ------

"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posateria

G. B. IZAR - MILANO

CORSO GARIBALDI, 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.

IDROFRETTACCI ED IDROSPAZZOLE

"I.S.A."

MARCA DEPOSITATA

Strofinacci "QUIXIE"

INDISPENSABILI per la lavatura, pulitura e lucidatura di AUTOMOBILI, SIDE-CARS, ecc.

IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES E NEGOZI DI ACCESSORI PER AUTOMOBILI

Per la vendita all'ingrosso rivolgersi all'

AZIENDA ITALIANA PRODOTTI INDUSTRIALI

8, VIA IPPOLITO D'ASTE GENOVA (2)

HÉRION

MAGLIERIE IGIENICHE

ANNO XXXI — N. 8

Sommario del Fascicolo di Agosto

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

TVRISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO - SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXXI - N. 8 | Agosto 1925

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)
Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. 350,20).

300.000

Al principio del 1912, dopo diciotto anni di vita del Sodalizio, il Touring contava centomila Soci; nel novembre del 1922 la Direzione annunciava trionfante che erano saliti a duecentomila; oggi, a distanza di trentatrè mesi, sono trecentomila.

Se l'incremento nel numero dei Soci avesse seguìto la media del primo periodo, oggi saremmo 170.000; se la media del secondo, saremmo 230.000; invece siamo più di 300.000. La popolazione dell'Italia dal 1912 ad oggi è cresciuta del 14 per cento circa: i Soci del Touring contemporaneamente sono cresciuti del 200 per cento. Per trovare una formula che, approssimativamente, rappresenti questo aumento, bisogna ricorrere a quella che Galileo determinò per la caduta dei gravi: un moto naturalmente accelerato.

***

Salutiamo la poderosa falange, che nella sua prima formazione avrebbe potuto popolare un modesto villaggio; nel 1912, una non piccola città, Ferrara ad esempio; ora le basterebbero appena tutte le case di Genova. Salutiamo quelli che sono rimasti e quelli che sono appena ora venuti a noi; quelli che ci hanno accompagnati in tutto il cammino, guidati da una luce di fede nell'Istituzione, e quelli che a questa fede si sono ora convertiti. Salutiamo anche gli apostati momentanei, non per dissenso ma per inerzia, che tornano e torneranno. Come l'Italia, anche il Touring è in cammino e non si fermerà.

***

Carmen Sylva, la coronata poetessa, diceva che vi è più modestia nel mostrarsi contenti d'esser riusciti a qualche cosa, che nel trovare semplice e naturale la riuscita. La Direzione del Touring adotta anche in questo caso la prima forma di modestia, la vera; e non nasconde, anzi dice alto e forte la sua compiacenza per il fatto che essa aveva bensì pro-

nosticato, scrivendo, nel 1922: « tra due anni dobbiamo festeggiare, col terzo decennio di vita sociale, i trecentomila Soci del Touring » (1); ma più con senso d'augurio che di previsione. E non sbagliò che di pochi mesi.

***

Però la profezia aveva anche un suo fondamento nel proposito di ingrandire, moltiplicare gli sforzi per richiamare al Touring un sempre maggiore concorso. Non vi è effetto senza causa. Quando si forma una grande e stabile unione di forze e di anime, quale è la nostra Società, è bensì segno che esiste un'idea centrale che esercita su di esse la sua forza d'attrazione, ma è anche certo che altri richiami concorrono a moltiplicarne la potenzialità. Il Touring opera per il bene del Paese e questo è il fondamento della sua diffusione; ma il Touring è così prodigo di utilità e di vantaggi, che trova aperte le vie anche del tornaconto e del calcolo. Oggi chi vi si iscrive sa di ricevere più che non dia; e il riconoscerlo è così facile che nasce da spontanea constatazione. Nessuno lo nega o potrebbe negarlo. Però troppi non vi pensano, e lo ignorano.

***

E realmente noi dovremmo essere molti di più. Dal momento che tutte le classi sociali dànno il loro contributo di partecipanti al grande sodalizio nazionale, la riserva di nuove possibili reclute è addirittura immensa. Riesce difficile da spiegare perchè l'afflusso non sia più rapido. Realmente, se si chiede a qualcuno: Perchè Lei è Socio del Touring? la risposta è pronta e facile. Ma quando si chiede: Perchè Lei non è Socio? l'interlocutore è messo nell'imbarazzo. Non può rispondere: « Mi disturba la spesa ». Dieci lire all'anno! e in questi tempi! Dieci lire non bastano per fare una modesta colazione a un'osteria di campagna; non a recarsi, viaggiando in seconda classe, a 15 chilometri di distanza e tornarne; non a comperare due testi scolastici per la vostra figliuola, se è allieva delle scuole elementari, o uno solo se è nelle scuole medie; non per iscrivervi alla più inconcludente Società, cedendo alle istanze di un amico; non per andare una sera a teatro; infine non sono sufficienti a procurarvi qualche svago o qualche utile strumento per la vostra coltura.

E nemmeno può dire: « Quel che fa il Touring non m'interessa e non mi giova ». Se sa leggere, se vive in Italia, dovrebbe arrossire di simile risposta. Gli è più facile dire: « Questione d'inerzia. Non trovo mai il momento. Lo ero una volta, poi la catena s'è rotta e adesso, anche a riattaccarla, mancherebbero parecchi anelli ». Ragioni così deboli che chiunque di voi, o amici lettori, chiunque di voi che siete fieri della crescente fortuna di questo vostro Sodalizio, e sentite che essa si è formata anche per merito vostro, chiunque di voi che siete convinti di un'interdipendenza tra il progresso del Paese e il progresso del Touring, chiunque di voi può ribattere trionfalmente. Tutto sta a porre il quesito.

L'anno è propizio. La vostra naturale eloquenza troverà un magnifico aiuto se, mentre parlate, terrete nelle mani (forse non bastano anche tutt'e due) quello che come Soci avrete ricevuto quest'anno dal Touring:

La **Guida di Roma**, *che ha destato una vera esplosione di entusiasmo: ce ne giungono ogni giorno le più gradite testimonianze, dalla Reggia al più modesto e umile dei nostri Consoci, che però ci tiene a farsi conoscere come ammiratore del desideratissimo volume;*

*L'***Annuario Generale** *(quello verrà, ma è a buon punto del cammino e dimostrerà quanto sia superiore ai suoi predecessori, che pure son diventati uno strumento necessario negli uffici pubblici e privati, come a qualunque cittadino che abbia bisogno di saper qualche cosa);*

Otto carte geografiche *(l'« Atlante stradale al 300.000 », la carta delle comunicazioni per eccellenza) che illustrano una parte interessantissima dell'Italia meridionale e della Sicilia.*

Se poi il Socio si abbona alle Vie d'Italia, *le mani non bastano proprio più per tener stretto e quasi neanche per sostenere tanto peso, sapiente peso donde si sprigiona luce di coltura.... Dunque, ponete il quesito.*

***

È questo che vi chiediamo, o Lettori, perchè ancora si accorci il periodo di tempo che deve farci giungere... al mezzo milione di Soci. La legge di Galileo ha per base la serie dei numeri dispari: arriviamo dunque addirittura non al quarto ma al quinto centinaio di migliaia. Moto naturalmente accelerato.

---

(1) *Le Vie d'Italia*, novembre 1922, pag. 1080

VIRGILIO RICCARDIANO - UNA SCENA DELLA PRESA DI TROIA CON LA VEDUTA, RIDOTTA, DEL PALAZZO MEDICEO.

IL PALAZZO DEL MAGNIFICO LORENZO DE' MEDICI

SETT'ANNI dopo che Cosimo il Vecchio de' Medici — il fondatore della egemonia politica della casata — s'era spento nella sua bella villa di Careggi, e due soltanto da che il malaticcio e mediocre Piero il gottoso era morto, poco più che cinquantenne, nello splendido palazzo di Via Larga, il Magnifico Lorenzo, nipote di Cosimo e figlio di Piero, ventitreenne appena ma già da tempo avveduto uomo di governo e diplomatico abilissimo, in certe sue carte di ricordi, non senza legittimo orgoglio, notava: « Gran somma di denari trovo abbiamo spesi dall'anno 1434 (l'anno del ritorno di Cosimo dal breve esilio di Venezia). Come appare per uno quadernuccio in quarto, da detto anno 1434 fino a tutto 1471, si vede somma incredibile, perchè ascende a fiorini 663.755 (oggi avrebbe detto: più di novanta milioni) tra muraglie limosine e gravezze, senza l'altre spese; di che non voglio dolermi, perchè quantunque molti giudicassero averne una parte in borsa, io giudico essere gran lume allo stato nostro e paiommi ben collocati e ne sono bene contento ».

Gran somma, questa di quasi cento milioni spesi in meno di quarant'anni specialmente in murar « chiese e munisteri e spedali e ponti e capitoli e chiostri e sagrestie e refettorii e infermerie per tutto l'universo mondo » come, nella difesa di Cosimo, di contro alle accuse dei Veneziani, gridava forte Benedetto Dei, mentre Vespasiano da Bisticci ricordava il quasi completo rifacimento del Convento dello Spirito Santo in Gerusalemme ed i restauri al Collegio dei Fiorentini in Parigi. Nè i Veneziani avrebber dovuto dimenticare che il Medici, esule sulla Laguna, quasi a riconoscenza della cordiale ospitalità, aveva fatto costruire a Michelozzo « la libreria del Monasterio di San Giorgio Maggiore... che fu finita non solo di muraglie, di banchi, di legnami ed altri ornamenti, ma ripiena di molti libri. E questo — continua Giorgio Vasari — fu il trattenimento e lo spasso di Cosimo in quell'esilio ».

Ma questi, splendidissimo verso gli altri, si guardò bene dall'ostentare una eccessiva magnificenza nelle domestiche cose. E come, abilmente, volle e conservò il massimo potere in sostanza ma non in apparenza, lasciando che le forme repubblicane sussistessero almeno di nome, così preferì che il suo palazzo, pur essendo il più bello e comodo della città, fosse la dimora di un ricco mercante piuttosto che la reggia di un principe, quale egli era effettivamente.

Per questo scartò la proposta troppo grandiosa fattagli dal Brunellesco di un vasto palazzo di fronte alla basilica di San Lorenzo, e tutto isolato d'attorno; e reduce dall'esi-

(fot. Alinari)

FIRENZE - ESTERNO DEL PALAZZO MEDICI-RICCARDI (MICHELOZZO).

rono quasi la fronte sulla Via Larga, aggiungendo altre sette finestre alle dieci originarie, e pur conservando e ripetendo — in pieno barocco — il disegno michelozziano.

Così oggi, visitando l'interno, salvo parte del piano terreno, è un po' difficile ritrovare il taglio del tempo mediceo.

Per fortuna, dell'esterno originario ci sono rimasti ricordi grafici dalle miniature del celebre *Virgilio Riccardiano* alla tavola ove il Granacci — narrando l'arrivo di Carlo VIII al palazzo mediceo — ha riprodotto la fabbrica ancora nelle dimensioni primitive e con la loggia aperta sull'angolo, e chiusa poi, con le attuali finestre michelangiolesche, ai primi del Cinquecento. E dell'interno possiamo farci una idea abbastanza precisa dalla minuta descriscrizione contenuta nell'inventario — ancora per gran parte inedito — che fu redatto nel 1492, dopo la morte del Magnifico Lorenzo.

lio, dette incarico a Michelozzo di costruirgliene uno in Via Larga, ben più modesto, anche se questo venne su magnifico ed accolse poi tesori degni di un sovrano.

Antonio Averulino, architetto e trattatista, ci ha lasciato dell'edificio, quale appariva attorno al 1460, una descrizione troppo sommaria ed imprecisa perchè possiamo farcene un'idea adeguata; nè molto più disteso è il Vasari, che pur vide, un secolo dopo, il palazzo presso a poco nel suo stato originale. Ma dopo, la fabbrica ha subito numerose e sostanziali modificazioni; massima quella dovuta ai Riccardi, che nel 1680 raddoppia-

***

Passata l'ampia porta e percorso il breve entrone, eccoci nel cortile, squisito nelle agili forme del purissimo colonnato, quieto nel lieve e placido giuoco delle ombre e delle luci.

Nel mezzo, su di una colonna, v'era stato ammirato fino al 1475 il grazioso e delicato *David* di bronzo cui il Verrocchio aveva dato non so qual sorriso leonardesco, e che in quell'anno, liberalmente, Lorenzo e Giuliano avevano donato alla Signoria fiorentina per collocarlo in Palazzo Vecchio. Ma sopra gli

(*fot. Alinari*)

IL CORTILE (MICHELOZZO).

(*fot. Alinari*)

IL PALAZZO AL PRINCIPIO DEL '500 (DA L'ARRIVO DI CARLO VIII AL PALAZZO MEDICEO, DI FR. GRANACCI)
FIRENZE, R. GALLERIA DEGLI UFFIZI.

(fot. Alinari)

IL GIARDINO RIPRISTINATO.

archi, come oggi, si vedono i medaglioni nei quali Bertoldo ha scolpito classici motivi, traendoli da antiche gemme medicee; e tra medaglione e medaglione svariano i graffiti di Maso di Bartolommeo.

Oltre un cancello, al di là del cortile, verdeggia un piccolo giardino da pochi anni ripristinato per quanto era possibile fare; ed a massimo ornamento v'è ancora — in quell'anno 1492 in cui imaginiamo di visitare il palazzo — la *Giuditta* di Donatello, probabilmente adattata a fontana. Tre anni dopo, nel vittorioso tumulto popolare contro la dominazione medicea, la statua sarà portata sulla ringhiera di Palazzo ad ammonimento dei tiranni.

Sull'orto dà una loggia interna a tre archi, trasformata poi completamente dai Riccardi; ma se ne sono ritrovati e parzialmente rimessi in luce i pilastri originali.

È luogo di familiare ritrovo, appena fornito di quattro panche attorno alle pareti. Ma nei giorni di cerimonia la loggia, l'orto e perfino la Via Larga diventano luogo di festa, come per le nozze del Magnifico con Clarice Orsini.

Accanto alla loggia troviamo la «sala grande». Non è eccessivamente arredata: due panche al muro, tre tavole, cinque bracci di ferro stagnato alle pareti per sostegno dei torcetti, due alari nel camino. Ma tra i bracci, due preziosi arazzetti francesi a figure.

Una camera attigua, oltre alla lettiera ed alla carriuola — una culla, fornita di ruote per muoverla con maggior agio — ha, come di consueto, il lettuccio, nel quale dormivano i ragazzi di casa e spesso servi o fantesche, tra i più fidi e devoti. Ha ancora un desco, un deschetto, cinque seggiole di cuoio «alla cardinalesca» o a bracciuoli, e due «cassoni a sepoltura» intarsiati a prospettive e colmi di arazzi e di tappeti. Arazzi certo meravigliosi se rappresentano cacce del Duca di Borgogna, torniamenti, la storia di Narciso, i trionfi del Petrarca, verzure, paesi. E fuor dei cassoni, alle pareti, un *San*

Paolo e un *San Pietro* di Masaccio, e su di una porta un «colmo» o tabernacolo con un bassorilievo di marmo raffigurante la Vergine col Putto. Opera certo di qualche squisito artefice fiorentino.

Queste prime stanze — e per le altre sarà lo stesso — ci dànno subito un'idea di una abitazione signorile nella Firenze del Rinascimento. Scorrendo cento e cento inventarii si fa una medesima constatazione. Che cioè, contrariamente a quanto si crede ed a quello che fanno molti «ricostruttori», le stanze erano scarsamente ammobiliate, e che tranne pitture e sculture — e non tutte — e tranne qualche tappeto, gli oggetti più preziosi stavano nei cassoni o negli armadi, donde venivano tirati fuori in occasione di cerimonie o di feste.

(*fot. Alinari*)

LA «GIUDITTA» DI DONATELLO (FIRENZE, PIAZZA DELLA SIGNORIA).

IL «DAVID» DEL VERROCCHIO (MUSEO NAZ. DI FIRENZE).

Ma riprendiamo il nostro giro. Alla camera descritta segue un'«anticameretta» con annesso scrittoio. Vi troviamo, tra l'altro, un «letto piccolo», un armadio, una seggiola alla cardinalesca, un paio di forzieretti dipinti «a livrea di casa» e armi da offesa e da difesa. Anche qui, dunque, scarsa mobilia.

Ed eccoci arrivati alla «camera terrena» di Lorenzo. Qui è presente il magnifico dominatore del Rinascimento, uomo di volontà pronta sicura inflessibile, rotto ai più pericolosi giuochi della politica, audace fino alla follìa, come quando andò a mettersi nelle mani di Ferrante di Napoli e tornò trionfatore, e pur poeta squisito e capace del più

(*fot. Alinari*)
IL MAGNIFICO LORENZO (DA UN AFFRESCO DEL GHIRLANDAIO IN SANTA TRINITA).

caccia del Pesellino. Per la camera troviamo una lettiera con predelle — specie di basse panchette attorno — tutta intarsiata, un lettuccio con armadioli e cassette colmi di robe, una tavola di quattro braccia con su un calamaio, una scranna e due seggiole di cuoio « alla cardinalesca ». Poi ancora, sui mobili o al muro, due denti di elefante, uno spiede da porci, un'accetta e — curioso contrasto — un'*Adorazione dei Magi* dell'Angelico e un *San Sebastiano* dello Squarcione.

Per affrettarci un po', lasciamo qualche stanza terrena, passando per la saletta degli staffieri e per la camera dei cancellieri — e furono letterati di grido da Agnolo Poliziano al Cardinal Bibbiena — e fermiamoci dinanzi ad un cassone che si trova nella « camera delle due letta », per trarne fuori il cortinaggio da letto detto « di Piero », con pannello ad arazzo raffigurante un torneo, fiancate con verzure e figure di dame a cavallo e il motto « semper », pendenti a penne e diamanti (altra impresa di Piero) e cielo azzurro a ghironi e falconi. Doveva essere una meraviglia, e fu stimato appena cento fiorini.

sincero entusiasmo per ogni cosa bella. L'inventario delle sue stanze ce lo dimostra.

Nella camera terrena, tutt'attorno alle pareti gira una spalliera intarsiata che, nella sua architettura, chiude due usci ed un armadio a palchetti, mentre un cassone ricorre per lungo tratto giù in basso. Al disopra della spalliera sei quadri corniciati. Tre sono di Paolo Uccello e rappresentano la *Rotta di San Romano:* e son quei tre che il Vasari vide poi nel famoso giardino dei Borgherini in Valfonda.

Uno solo è oggi rimasto agli Uffizi; gli altri sono al Louvre ed alla Galleria Nazionale di Londra. Tre, oggi perduti, raffigurano una battaglia di draghi e leoni e una storia di Paride, pure di Paolo Uccello, e una

Lasciamo ancora, sempre al terreno, le camere del domestico, degli staffieri, del canovaio; fermiamoci un momeno nello scrittoio a mezze scale, con un desco da scrivere e una panca d'albero con spalliera, con uno « scannello » e un palchetto d'albero attorno per uso di scritture e di libri; saliamo al primo piano ed eccoci alla cappella. È quasi come ora, coi festosi e sontuosi affreschi del Gozzoli,

(fot. Alinari)

PAOLO UCCELLO - LA ROTTA DI S. ROMANO (PARIGI, LOUVRE)

raffiguranti il corteo dei Magi. Ma nel 1492 non è ancora manomessa dai Riccardi per allargar lo scalone, e v'è sempre la *Madonna adorante* di fra Filippo Lippi, che è oggi a Berlino.

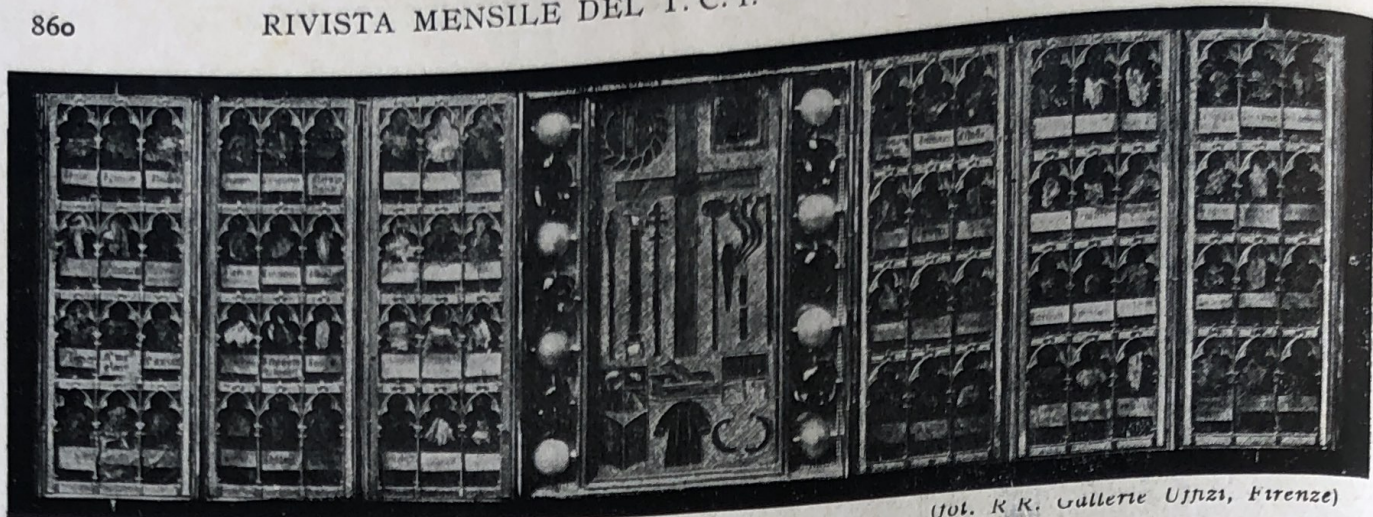
Dalla cappella passiamo rapidamente nella «sala grande» del primo piano: quella sala che nelle dimore più modeste prendeva tutta la larghezza della facciata e serviva alle maggiori radunanze della casata. Anche qui, poca mobilia: panche e spalliere corniciate e intarsiate; e più su, diversi panni dipinti da Antonio del Pollaiuolo con le *Fatiche d'Ercole,* ma di cui purtroppo non possiamo avere un'idea che da qualche derivazione.

Siamo arrivati ormai al luogo più cospicuo del palazzo: alla camera ed allo scrittoio di Lorenzo. Forse il Magnifico v'abitava l'inverno, riserbandosi per l'estate la stanza terrena. Certo teneva qui i suoi ingenti tesori.

Nella camera v'è una lettiera con tarsie e prospettive, e teste e figure di rilievo, in oro; e simili sono il lettuccio e un cassone. Anche una tavola e una scranna sono intarsiate. Vi troviamo poi due forzieri messi d'oro di tre braccia e mezzo l'uno, con dipintovi su, nella fronte, i Trionfi del Petrarca; e v'è ancora una cassapanca, e una seggiola di cuoio paonazzo, e tabernacoli con pitture e sculture, e busti e musaici: tra l'altro un bassorilievo di Donatello con la *Ascensione*.

Ma specialmente forzieri e cassoni racchiudono robe che ci interessano: le vesti del Magnifico: una decina di lucchi, tra i quali uno paonazzo di panno di Londra foderato di «dossi» fini, ed uno simile foderato di «trippa» cremisi e valutato sessanta fiorini; una decina di vesti lunghe, paonazze, rosate, tanè; una «turca» di drappo moresco foderata d'ermellini; diciannove «robette» diverse e quasi tutte foderate di zibellini; altre venticinque robette e «robettini»; sedici tra mantelli, cappe e gabbani; dieci cappucci. Un insieme da vestire una famiglia.

L'anticamera di Lorenzo, pur con lettiera, lettuccio e cassapanca — si dormiva un po' dappertutto nel palazzo mediceo, come a Versailles al tempo del Re Sole — è una specie di pinacoteca. Ci sono quadri di Giotto, dell'Angelico, del Lippi, del Pesellino; sculture di Donatello, bassorilievi antichi.

Ma lo scrittoio, ch'è forse quello stesso di Piero, magnificato dal Filarete per un superbo impiantito maiolicato di Luca della Robbia, racchiude un tesoro. Il solo elenco degli oggetti fa sbalordire. Settanta tra cammei e intagli antichi, sciolti o montati in anelli d'oro, e alcuni valutati fino a duemila fio-

(fot. R. R. Gallerie Uffizi, Firenze)

IL RELIQUIARIO DEL LIBRETTO (PARTE INTERNA, APERTA) (TESORO DEL BATTISTERO DI FIRENZE).

rini ciascuno; e tra questi uno dei più grandi e famosi, quello che si chiama oggi la *tazza Farnese* e si conserva nel Museo Nazionale di Napoli: un disco di venticinque centimetri di diametro, lavorato, in un pezzo di onice grigio su fondo marrone, da abilissimi artefici alessandrini, con una testa di Gorgone all'esterno ed una allegoria del Nilo all'interno. Lorenzo lo rammenta nei suoi *Ricordi,* dicendoci che l'acquistò a Roma nel 1471, quando vi si recò ambasciatore a Sisto IV; e l'inventario la chiama «una scodella di sardonico e calcidonio» e la valuta diecimila fiorini: oggi qualche milione.

Con le gemme, i famosi vasi di Lorenzo: rinfrescatoi e boccali, scodelle e tazze, cop-

IL LIBRO D'ORE DI LORENZO (FIRENZE, BIBLIOTECA LAURENZIANA).

(*fot. Alinari*)

LA CAPPELLA AFFRESCATA DA BENOZZO GOZZOLI.

pe e bicchieri, intagliati nelle materie più dure più rare e più preziose: cristallo di rocca, agata, ametista, calcedonio; e montati in argento dorato dai più abili orafi che Firenze avesse. Un « rinfrescatoio di diaspro, grande, con due manichi forniti d' argento

dorato e del peso di tredici libbre e mezzo » è valutato duemila fiorini; ed altrettanto « un boccale di sardonio col manico di detta pietra, col piè e beccuccio d'argento dorato ».

Di questi vasi, sedici si conservano ancora fortunatamente, nel Museo degli Argenti a Palazzo Pitti, ed altri, adattati a reliquiario, nel Tesoro della Basilica di S. Lorenzo.

Di gioielli, Lorenzo, non possedeva più forse tutti quelli lasciatigli da Piero. Ne aveva venduti per necessità politiche e domestiche. Ma possedeva ancora la « reliquiera d'oro fatta a tabernacolo con sei pezzi di sportegli drentovi otto perle di grani tre e mezzo l'una e sei balasci », in tutto un peso di più di una libbra e un valore di mille e cinquecento fiorini. Era il famoso *Reliquiario del libretto,* capolavoro dell'oreficeria francese del sec. XIV, e racchiudente preziosi frammenti della corona di spine, della tunica, del manto di porpora, di tutti cioè gli oggetti e strumenti della Passione, tolti dalle mani stesse di Carlo V dalla Sainte Chapelle di Parigi per donarli al fratello Luigi d'Angiò.

È dubbio però che tra le cose da Lorenzo lasciate si ritrovasse un anello di cui il popolino doveva aver vociferato. Ce ne fa fede un passo delle curiose *Ricordanze* di Bartolommeo Masi calderaio, il quale, prendendo nota di « una scurità di tempo d'acqua e di vento » fattasi a Firenze ai 5 aprile del 1492, aggiungeva : « Dicesi che fu che Lorenzo lasciò andare uno spirito si diceva avesse tenuto legato in uno anello, il quale, si disse, lo liberò e lasciollo andare in su quel punto che venne questa fortuna. Il quale spirito, si diceva, aveva tenuto parecchi anni in detto anello, e perchè era malato grave in detto tempo (Lorenzo morì l'8 aprile) si dicie lo liberò ».

C'erano però, tra i volumi preziosi, due gioielli : « un libriccino di donna, piccino, coll'asse d'oro smaltate con una Annunziata ed un San Giovanni »; ed un altro « libriccino delli offizi di donna coi segnaletti di perla e l'asse traforate d'argento dorato, con rubini in luogo di borchie, scritto di lettere di oro su carta azzurrina »; forse quello che Clarice Orsini portava quando, sposa novella, andò a messa in San Lorenzo accompagnata da tutti i giovani e tutte le giovani delle nozze.

LA TAZZA FARNESE - L'ALLEGORIA DEL NILO (MUSEO NAZ. DI NAPOLI). (*fot. Alinari*)

I due gioielli sono forse perduti; ma la Laurenziana conserva ancora un piccolo e prezioso libro d'ore — legato in velluto violaceo con borchie dorate, pietre d'ambo i lati e fermagli finemente niellati — che Antonio Sinibaldi nitidamente scrisse e Francesco d'Antonio del Cherico squisitamente miniò pel Magnifico sett'anni prima della morte : un capolavoro della miniatura fiorentina del Rinascimento.

Ma riprendiamo la nostra visita. Ecco presso allo scrittoio di Lorenzo, rimpetto alla « Sala Grande » una « saletta » ove molto probabilmente la famiglia medicea desinava e cenava. Vi troviamo difatto una spalliera tutta lunga, una tavola di nove braccia, un'altra di undici, una scranna, due panche e sei trespoli. Completano l'arredamento modesto un gran candelliere d'ottone con

« dodici poste di candellieri con più rami figure e fogliami », e quattro bracci a muro, pur per candele; un « acquaio con coppa di bronzo alla damaschina a uso di secchia », un gran catino di rame, una mezzina pure di rame e un armadio con posate d'argento e di stagno.

A queste tavole sedevano i familiari, misti con gli ospiti, fossero fattori venuti forse da Bruggia o da Costantinopoli, fossero uomini politici, fossero letterati od artisti.

Agnolo Poliziano, accolto ancor giovinetto nel palazzo di Via Larga, e Michelangelo Buonarroti, chiamato a studiare ed a lavorare nel giardino di San Marco ricco di statue antiche, furono per lungo tempo alla mensa del Magnifico; e narra il Condivi come, usandosi occupare via via i posti liberi volta a volta che un commensale arrivava, accadesse spesso che il giovine statuario avesse un luogo d'onore anche rispetto agli stessi figliuoli del padrone di casa.

LA TAZZA FARNESE - LA TESTA DELLA GORGONE (MUSEO NAZ. DI NAPOLI). (*fot. Alinari*)

A queste mense, però, non si scialava; vi regnava anzi una frugalità tutta fiorentina.

Si narra a tal proposito che quando Franceschetto Cybo — genero del Magnifico avendone sposata la figlia Maddalena — venne a Firenze con grande brigata, fosse ospitato in casa del suocero, mentre i suoi amici venivano alloggiati in altro palazzo. E che, trattato alla mensa di Lorenzo con la consueta semplicità e temendo non la lieta compagnia avesse a lamentarsi di tanta parsimonia, non poco dovette meravigliarsi quando seppe che quella era, al contrario, trattata principescamente.

Del che accennando discretamente al suocero, questi gli rispose come avesse voluto considerarlo parente e non ospite.

Ma continuiamo il nostro giro e passiamo alla camera di Giuliano, il bel Giuliano cantato dai poeti, magnificato dai pittori. Qui soltanto troviamo poche vesti muliebri. Di chi erano? Forse di Clarice Orsini, la triste e un po' arcigna baronessa romana sposa di Lorenzo? Forse invece di Lucrezia Tornabuoni, la spirituale fiorentina sua madre? Saliamo in una vicina soffitta: specie di guardaroba addetta quasi ad ogni camera. Vi troviamo due belle stuoie di giunchi di Barberìa, che ci fanno venire in mente i famosi doni mandati a Lorenzo dal Soldano di Babilonia: « certe cose odorifere in begli vaselli alla moresca, e fiaschi pieni di balsamo, e un grande e bello padiglione vergato alla moresca » — come narra il diarista Lapini — non che diversi animali, fra i quali una giraffa che destò naturalmente la più viva curiosità. Ma presto morì per aver dato del capo nella soglia di un uscio.

Scuriosiamo ancora un poco. Ecco nella saletta di rimpetto alla sala grande, il bassorilievo di Bertoldo col *Baccanale di Putti* che oggi si ammira nel Museo Nazionale di Firenze, e un busto al naturale di Giovanni, che è forse quello di Mino da Fiesole che si vede pure al Bargello. Ecco, in un anticamera, un « desco » di Masaccio; e nella camera di Piero, tra cento meraviglie, due guanciali

di velluto cremisi in due peli — alto e basso — e campo arricciato d'oro con fregiature con rami e compassi di diversi uccelli e animali, d'oro tirato, e otto nappe pur d'oro, con perle.

Poi ancora, nella «munizione» di Piero, armi magnifiche da giostra messe a oro; e nell'anticamera una sopracielo con una *Fortuna* di mano del Botticelli.

E guardiamo un po' anche nei luoghi più riposti o in quelli che oggi offrono tanto di modernità. Nell'«agiamento» che sta presso la camera di Piero, troviamo una tavola di cedro con trespoli, un catino d'ottone da piedi, un bacino da barbieri, un altro da dare acqua alle mani e poco più.

In una soffitta vediamo un armadio con molti vestiti da bambini, e nella camera delle balie «una culla da fanciulli messa tutta d'oro e dipinta»: «bella» nota perfino il succinto inventario.

Tra le varie cucine — ai diversi piani — ve ne è una con dieci teglie di rame, tra cui due per fare le uova affogate. In camera di monna Mea, evidentemente la dispensiera, ci sono armadi casse e cassoni con infinite stoviglie «e mutature da tavola». Robe per i padroni; chè anche in casa i Medici le serve non stavano allegre: in camera ci avevano due «cassonacci» e pochi «piattelli tra saldi e rotti».

Poi su alto, sotto al tetto, la «munizione grande»: vera e propria armeria con centinaia di pezzi da offesa e da difesa.

E pur furono inutili pochi anni dopo, quando la marmaglia mise a sacco il palazzo, e i favolosi tesori andarono distrutti o dispersi.

NELLO TARCHIANI.

I MIRACOLI DEL TOURING

Chi crederebbe alla possibilità di acquistare un volume, di quasi 500 pagine, rilegato, contenente una quarantina di carte e piante, per sole 6 lire? Ed un volume di trecento pagine con una quindicina di carte e piante per sole 4 lire? Eppure questo miracolo è realtà giacchè tale è il costo, rispettivamente, dei volumi **Sicilia** *e* **Sardegna** *della* **Guida d'Italia del T. C. I.** *Chi li scorre viene a conoscere l'esistenza di bellezze impensate. Ne diamo un saggio con le due cartine che riproduciamo, in formato ridotto: l'una illustra la grotta di Alghero, singolare meraviglia naturale, l'altra il complesso archeologico dell'Epipoli di Siracusa di cui si apprezza l'importanza solo rilevando la precisa ubicazione dei molteplici monumenti, oggi rappresentati sul terreno da ammassi di ruderi. Quali e quante mete per un turista che voglia visitare le due isole: dall'alpinismo alla speleologia, dalla archeologia all'arte medioevale e moderna, dal folklore agli incanti del paesaggio, ve n'è davvero per tutti i gusti! Ma, secondo quanto dice Nello Tarchiani nel Marzocco del 28 giugno, con le Guide del Touring, «si possono fare piacevolmente ed utilmente viaggi meravigliosi senza muoversi dalla propria stanza di studio e ricordare cose vedute in più tempi, coordinare impressioni disparate e diverse». Dunque... chi non li possiede ancora si affretti ad acquistare* Sicilia *(L. 6, più L. 2 per spedizione raccomandata nel Regno e Colonie; Estero L. 3) e* Sardegna *(L. 4, più L. 1,50 o L. 2,50 per spedizione raccomandata nel Regno o all'Estero).*

(fot. Ruotolo, Milano)

IL BEL PADIGLIONE DELLA «MONTECATINI» (SOC. GENERALE PER L'INDUSTRIA MINERARIA ED AGRICOLA) ALLA FIERA CAMPIONARIA DI MILANO.

PER UN'ITALIA SICURA E FECONDA

Una superba impresa di emancipazione industriale

ANCHE recentemente, in occasione dell'ultima Fiera Campionaria di Milano, s'è dovuta fare una constatazione assai sconfortante. Questa: che oltre le Alpi non si ha un'idea, non diciamo chiara, ma forse neppure approssimativa della capacità e della mole di alcune grandi industrie italiane, la cui organizzazione invece è tale ch'esse possono stare alla pari delle maggiori d'Europa.

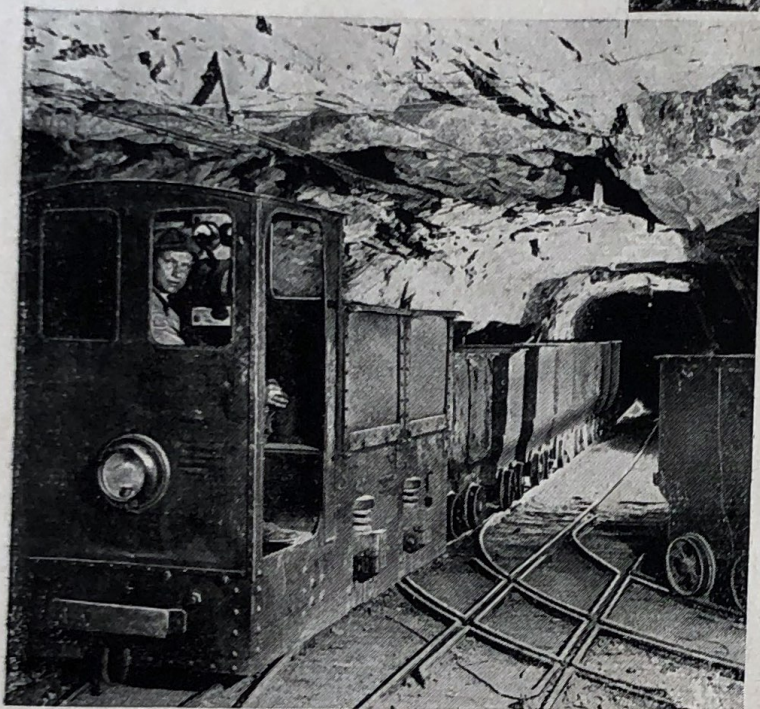
Siamo noi però i primi a volerle ignorare: perchè nel nostro paese è oltremodo sviluppato il culto dell'umiltà nazionale; e, inclinati come siamo ad ammirare ciò che si fa fuori di casa, subiamo rassegnatamente quelle mortificazioni dell'amor proprio che sono la conseguenza diretta dei nostri sperperi d'entusiasmo verso altrui.

Questa Rivista non mancò di reagire praticamente contro questa sviscerata professione di xenofilia richiamando, attraverso i suoi articoli, l'attenzione dei lettori sulle nostre più vigorose e feconde attività industriali: chè le vie d'Italia non conducono tutte a musei e a belvederi, ma ve n'è qualcuna che porta a grandiosi opifici e a pulsanti cantieri: come quelle che oggi percorreremo per curiosare negli stabilimenti della «Montecatini», Società Generale per l'Industria Mineraria ed Agricola, che viene da molti erroneamente confusa con la Società delle Terme di Montecatini.

Presentiamo la "Montecatini".

Ma che cos'è, in due parole, la «Montecatini»? Fate conto di aver dinanzi un'enorme quercia: ecco il tronco gagliardo, ecco gli attorti rami, ecco la chioma indomita e pomposa. Ciò che vedete è già abbastanza superbo: ma vi è celato il più bello, e cioè quel secreto profondo faticoso ramificar di radici per cui la nobile pianta, simbolo della forza, d'altrettanto penetra nel suolo di

quanto s'innalzi e dispieghi nell'aria, e per quelle barbe tenaci si ciba dei succhi più sostanziosi della terra.

Nel campo industriale la Montecatini signoreggia davvero come una quercia. La sua attività principale consiste nella produzione di fertilizzanti, meglio conosciuti sotto il nome di concimi chimici, nelle loro due grandi specialità, che corrispondono ai due maggiori bisogni dell'agricoltura, di fosfatici ed azotati. Le materie occorrenti alla creazione di tali prodotti sono ricavate dal-

In alto: OPERAIO (PICCONIERE) AL LAVORO NELLE GALLERIE. - *In basso:* TRASPORTI INTERNI CON LOCOMOTORI ELETTRICI.

la terra stessa o dall'aria, come vedremo: così che i processi di fabbricazione della potente industria hanno singolari affinità coll'opera stessa della natura, in quanto questa viene aiutata a correggere i suoi difetti e a colmare le sue deficienze con le risorse ch'essa racchiude in se stessa.

Ma guardiamo più da vicino questa imponente organizzazione. La Montecatini estrae le materie prime da 14 miniere e le lavora in buona parte dei 68 stabilimenti, sparsi per tutta Italia: inoltre ha tre cave di marmo (ad Acquabianca, Orto di Donna e Vagli nelle Alpi Apuane), due centrali idroelettriche (a Marlengo e Mas), una ferrovia elettrica da Sedico-Bribano (Belluno) ad Agordo, tre jutifici (ad Aulla, Borgo S. Dalmazzo e Spezia), una fonderia e stabilimento meccanico a Pesaro, e cinque piroscafi: *Cavi, Minerva, Venus, Milano* e *Unione*. L'ossatura, come si vede, è veramente gigantesca: e spiega come la Montecatini, costituita a Firenze il 26 marzo 1888 con un capitale di 2 milioni di lire allo scopo di sfruttare la miniera di rame di Montecatini Val di Cecina presso Volterra (località ben diversa da quella ove esistono le famose sorgenti termali), sia oggi — dopo l'assorbimento avvenuto nel 1917 della « Società Miniere Solfuree Trezza Albani Romagna e C. », nel 1920 della « Unione Italiana fra consumatori e fabbricanti di prodotti chimici » e della « Società Prodotti Chimici Colla e Concimi » — uno dei primi organismi europei per l'industria mineraria ed agricola e disponga di un capitale, interamente versato, di 300 milioni di lire.

Ventimila operai sono impiegati nelle miniere e negli stabilimenti per la fabbricazione di 16 specialità di concimi chimici, di 14 anticrittogamici per uso agricolo, di 97 prodotti di vario genere dagli zolfi per industrie agli acidi minerali, dall'acqua distillata all'ammoniaca, dal carburo di calcio all'ossigeno, dal solfato di zinco all'idrogeno, dai sali artificiali al sapone da bucato, dalle colle alla juta, dai fertilizzanti per piante da frutto, da orto e da fiore ai preparati per di-

MINIERA DI GAVORRANO - *In alto:* CANTIERE DI LAVORO, PERFORAZIONE MECCANICA. - *In basso:* PREPARAZIONE DELLE MINE.

fendere le piante dagli insetti, dalla lignite ai marmi. Di questi ultimi la Montecatini produce 15 qualità, dallo Statuario al Venato macchia gialla, dal Bianco P al Corallo rosa, dai Fiorito rosso, paonazzo, rosa «Prunelli» al Bardiglio unito e ornato. Otto segherie, di cui una a Buenos Aires, un'altra a Rio de Janeiro, un laboratorio a Viareggio e depositi dislocati da Castelnuovo di Garfagnana a cinque città dell'Australia, da Bagni di Lucca a Bombay, da Pietrasanta a Calcutta, da Milano a Rio de Janeiro completano il quadro di questa industria marmifera, ch'è appena un ramo dell'attività della Montecatini.

Come si fabbrica il perfosfato.

L'Ufficio Agrario di propaganda della Società ha messo da qualche tempo in circolazione delle cinematografie da cui, anche chi sia digiuno di processi industriali, può rendersi un'idea abbastanza approssimativa di come si svolgano le varie fasi di lavorazione dei principali prodotti. Noi seguiremo quest'ordine, diremo così, cinematografico, il quale stavolta non significa una successione vertiginosa di quadri, come avviene nei films ricreativi, ma una progressione ordinata di visioni, che ci permetteranno di seguire passo per passo lo sviluppo dei vari momenti di produzione.

Cominciamo dai concimi fosfatici: 8 milioni di quintali prodotti nel 1924. Il ciclo si svolge in tre episodi, che si potrebbero far corrispondere ai tre regni visitati da Dante: tanto più che il primo s'inscena nelle viscere della terra, cioè nell'anticamera dell'inferno: un inferno molto addomesticato, però, e che offre a qualche migliaio di operai il mezzo di guadagnarsi onestamente il pane.

Dalle miniere di Agordo (Belluno), di Boccheggiano e di Montieri, di Gavorrano e di Ravi, queste quattro tutte in provincia di Grosseto, la Montecatini estrae la pirite, che come tutti sanno (ma non è male ricordarlo) è un solfuro di ferro.

La pirite — di cui la Montecatini ha prodotto nel 1924 tonnellate 373.215 — serve alla fabbricazione dell'acido solforico che, come vedremo, è una delle due materie la cui combinazione dà il perfosfato o superfosfato. L'estrazione del minerale, che non si trova mai in banchi ma in grosse lenti racchiuse in roccia granitica o calcarea, avviene coi consueti sistemi: si penetra nelle miniere per mezzo di gallerie, servite da ferroviette trainate da cavalli e muletti, oppure di pozzi,

MINIERA DI ZOLFO DI PERTICARA: POZZO VITTORIA ED IMPIANTI DI VAGLIATURA.

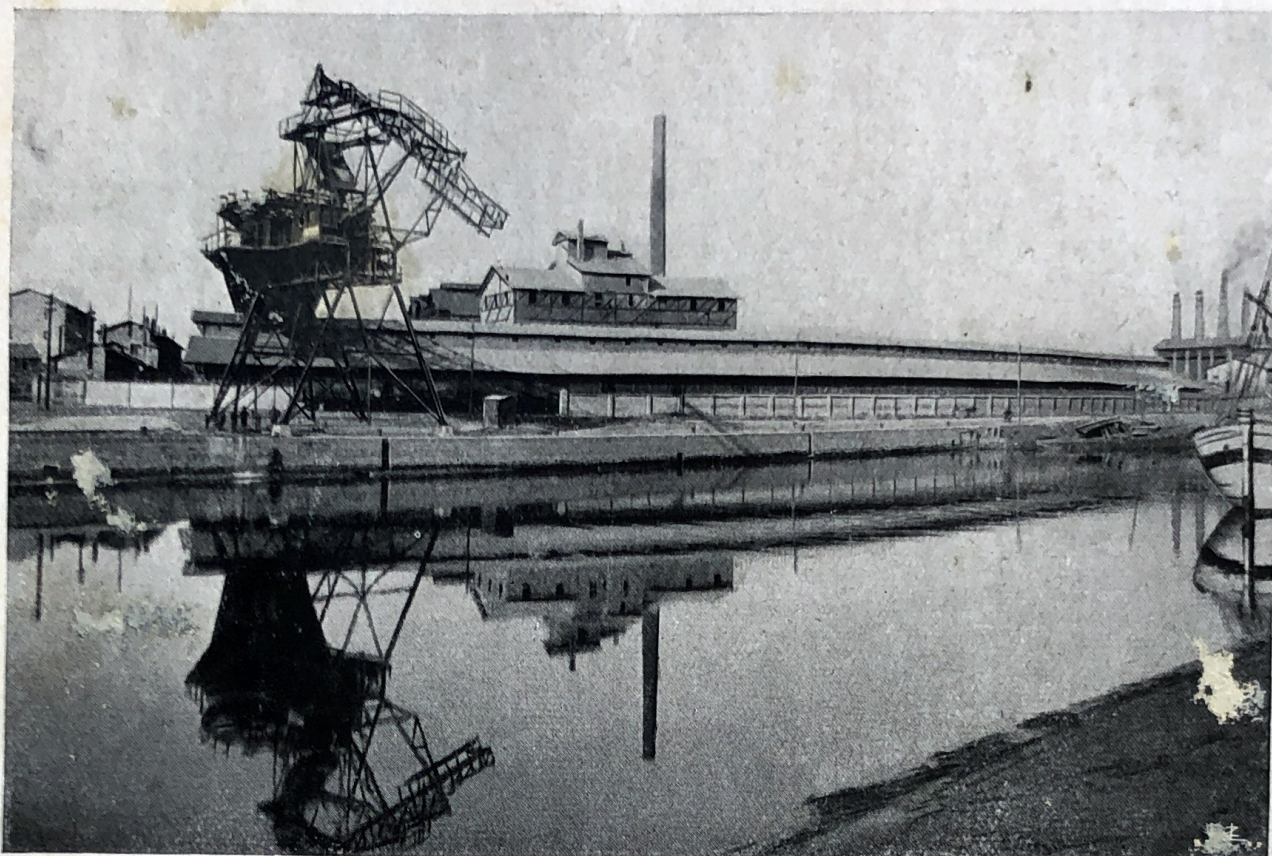
forniti di ascensori. I minatori, adoperando martelli perforatori ad aria compressa, preparano i cosiddetti *cantieri di coltivazione,* cioè piccole gallerie ricavate nel vivo del giacimento per abbattere il materiale: questo viene distaccato mediante mine caricate di dinamite o d'altro esplosivo.

Dal... purgatorio al paradiso.

Estratto il minerale dalla miniera — ciò che si fa con treni di vagoncini rimorchiati sino alla base dei pozzi — se è sufficientemente privo di materiale sterile, si porta direttamente nei locali di *frantumazione* dove, subìta una prima cernita, passa in una serie di frantoi e vagli, quindi nei silos. Se invece la pirite è mescolata ad abbondante materiale sterile, passa in altri locali detti *laverie* dove, subita una fine frantumazione, è crivellata e quindi mandata alle *tavole a scossa* sulle quali viene lavata togliendo ad essa, in virtù del diverso peso specifico, il materiale sterile.

Tutta la pirite mercantile prodotta dalla miniera è raccolta nei silos posti alla stazione di partenza della teleferica che la porta, o alle stazioni ferroviarie, dove è caricata sui vagoni, o alla stazione di carico marittimo. In questa la pirite è collocata in grandi silos dai quali viene tolta a mano a mano che ai piloni di carico si presentino i vapori che ne debbono effettuare il trasporto agli stabilimenti o all'estero.

Le operazioni di frantumazione e di lavaggio appartengono, se vogliamo, al secondo regno dove la grezza materia si purga e, se proprio non diventa degna di salire al cielo come « l'umano spirito », è tuttavia idonea a subire quelle vicende chimiche per le quali occorre tanta purezza quanta a noi per andare in paradiso.

Ora la pirite deve essere trasformata in acido solforico. Come si fa? Semplicemente così: si mettono le piriti ad arrostire in grandi forni speciali. Bruciando, esse si decompongono, lasciando libero, sotto forma di vapori, lo zolfo di cui sono ricche; vapori che al contatto dell'aria si tramutano in anidride solforosa. Questa, sempre mista all'aria, viene fatta passare attraverso una torre di piombo (detta Glower) dove si ossida a contatto di acido nitrico che gocciola dall'alto unitamente ad acido solforico nitro-

RAVENNA - STABILIMENTO PER LA PRODUZIONE DEL PERFOSFATO.

so, trasformandosi in anidride solforica. Tale gas viene mandato in grandi camere di piombo ove, in presenza di acqua finemente polverizzata, si condensa sotto forma di acido solforico che viene poi raccolto in grandi serbatoi.

Siamo dunque arrivati all'acido solforico, ottenuto dalle piriti col processo sovra esposto. Ora entra in scena un secondo ingrediente: la fosforite.

Questo minerale non è purtroppo di casa nostra: dobbiamo comperarlo all'estero, specialmente in Francia, che lo ricava dalle miniere della Tunisia.

La fosforite arriva ai quaranta stabilimenti di perfosfati della Montecatini (1) direttamente coi piroscafi oppure coi treni ed è macinata come polvere o farina finissima.

Anche questo secondo processo è semplicissimo. La fosforite, in determinate quantità preventivamente pesate, viene introdotta nelle impastatrici, nelle quali si versa un dato peso di acido solforico. Immediatamente ha luogo una reazione, da cui esce una pasta che, passata in apposite camere per perfezionare la reazione, dà il perfosfato. Gli essiccatori e le macchine disintegratrici s'incaricano poi di asciugarlo e di ridurlo in polvere: qui intervengono altri operai che lo insaccano (ecco la ragione dei tre jutifici della Montecatini), lo pesano e lo caricano sui treni, che lo irradiano agli agricoltori della penisola.

Gli otto milioni di quintali annui di perfosfati prodotti dalla Montecatini — il solo stabilimento di Venezia (Porto Marghera) ne fabbrica 800.000 quintali — non bastano ancora a sopperire al fabbisogno nazionale, che — sempre nel 1924 — è stato di quintali 12 milioni e 800 mila, contro 11 milioni nel 1923 e 10.750.000 nel 1913.

Si può affermare che sulla concimazione fosfatica si impernia tutta la produzione agricola. L'anidride fosforica, ch'essa somministra al suolo, ha funzioni importantissime nella nutrizione delle piante: prende parte

(1) Essi sono distribuiti nelle seguenti località: Assisi - Bagnoli - Barletta - Borgo Panigale - Borgo S. Donnino - Bra - Cagliari - Campello sul Clitunno - Campofranco - Casale Popolo - Castelguelfo Parmense - Este - Forlimpopoli - Livorno - Milazzo - Modena - Montemarciano - Novara - Orbetello - Piano d'Orte - Pozzolo Formigaro - Portici - Porto Recanati - Ravenna - Reggio Emilia - Rifredi - Rifredi (Riunite) - Roma Tuscolana - Romano di Lombardia - S. Giorgio di Nogaro - S. Giorgio di Piano - Saronno - Taranto - Torino - Tommaso Natale - Treviglio - Venezia - Vercelli - Vercelli (S. I. C. E. A.) - Vicenza.

ORBETELLO - STABILIMENTO PER LA PRODUZIONE DEL PERFOSFATO.

alla formazione delle sostanze proteiche, favorisce l'accrescimento di tutti i tessuti, dispone le piante alla fioritura e ad una copiosa fruttificazione e le rende più resistenti alle malattie; è insomma il suo alimento sostanziale. Tutti i terreni, di qualunque natura essi siano, ne sono bisognosi, perchè tutti sono deficienti di anidride fosforica: di qui l'enorme richiesta del prodotto alla quale, come vedremo, la Montecatini si è messa in grado di sopperire quasi per intero. L'impiego del perfosfato dovrà aumentare notevolmente in Italia, sì da raggiungere fra breve almeno i 25-30 milioni di quintali annui.

E così abbiamo passato in rassegna due cicli del perfosfato: ci resta da dire del terzo, che sarebbe l'epilogo o meglio, per rimanere nella similitudine, il paradiso. Esso è rappresentato da quei campi sperimentali di cui i visitatori della Fiera di Milano videro qualche esemplare attorno al padiglione della Montecatini: stupendi saggi di coltura ove il frumento dell'altezza di un uomo, l'erba spagna oltrepassante il ginocchio, e il ravizzone superbamente fiorito, dimostravano, con suggestiva e smagliante vegetazione, l'efficacia delle concimazioni chimiche. Altre documentazioni del genere i lettori possono osservare nelle fotografie che corredano questo scritto.

Il problema dell' azoto.

Un aspetto anche più interessante, e veramente superbo, dell'attività di questo grande organismo industriale è il programma che la Montecatini sta attuando metodicamente, per assicurare all'Italia tutto l'azoto occorrente allo sviluppo ed al progresso della propria agricoltura ed alle necessità della difesa nazionale.

È risaputo che l'azoto entra oggi in gran parte nelle miscele balistiche richieste dalle esigenze della guerra moderna: ma è pure risaputo che esso è un elemento necessario per l'agricoltura, somministrando coi suoi sali un fertilizzante indispensabile e prezioso.

Prosperità agricola ed efficienza militare sono egualmente interessate al rifornimento di questo elemento, che pur trovandosi allo stato libero, in miscela con l'ossigeno, nell'atmosfera nella enorme proporzione di circa l'ottanta per cento, sinora era rimasto completamente inutilizzato, inservibile agli scopi industriali ed ai bisogni dell'agricoltura.

Per le piante l'azoto è un alimento di primo ordine essendo sostanza essenziale nella formazione della materia organica vegetale e animale.

Senza azoto le piante non potrebbero produrre abbondantemente. L'azoto deve tro-

MAS (BELLUNO) - STABILIMENTO PER LA PRODUZIONE DELL'AMMONIACA SINTETICA E DEI PRODOTTI AZOTATI.

varsi nel terreno sempre in quantità bastevole ai bisogni delle coltivazioni.

Nel suolo l'azoto esiste in quantità variabile, essendo l'elemento più mobile e soggetto a disperdimenti. Quello che si somministra con le sostanze organiche (letame, sovesci) passa rapidamente alla forma sotto cui le piante lo assorbono (nitrica) e la parte che non viene immediatamente utilizzata non resta nel terreno ma facilmente si disperde. Occorre quindi fornire l'azoto coi concimi speciali e nei momenti più indicati.

I concimi chimici azotati più in uso sono: il nitrato di soda, il solfato ammonico e la calciocianamide. Il nitrato di soda proviene dal Cile ed attualmente si impiega nella quantità di q. 500.000 annui. Del solfato ammonico si impiegano q. 400.000; finora questo concime per due terzi proviene dall'Inghilterra e dalla Germania. La calciocianamide è, fortunatamente, di produzione italiana.

Il problema dell'azoto per l'Italia è, dunque, della più grande importanza: si tratta di produrlo tutto in Paese per impedire che esca del denaro.

Quando l'Italia sarà in grado di produrre tutto l'azoto che le occorre avrà risolto uno dei maggiori problemi di natura economica: potrà disporre di tutti i concimi necessari all'intensificazione della sua agricoltura anche se i consumi aumentassero, come è prevedibile e desiderabile, considerevolmente, e non avrà più l'assillante preoccupazione della sua difesa di fronte a eventuali necessità belliche.

L'azoto italiano.

Sarà titolo di giusto orgoglio il poter finalmente dire che i prodotti del nostro suolo sono ottenuti con l'azoto della nostra aria e che l'Italia può, almeno per uno degli elementi della fertilità, provvedere coi propri mezzi senza ricorrere alle importazioni.

L'azoto dell'immenso serbatoio atmosferico, ritenuto fino a poco tempo fa inerte e quasi inservibile per le produzioni, all'infuori di quello che una certa categoria di piante sa utilizzare, diventa ora un elemento che la scienza può domare, afferrare, ridurre a composti che rinnovellano la vita e la rendono più attiva, ne accrescono la potenza, nel tempo stesso che possono distruggerla. Miracoli della scienza chimica che ha rivoluzionato il mondo in questi ultimi tempi con le sue scoperte e che lo dominerà sempre nelle sue innumerevoli estrinsecazioni di

NOVARA - STABILIMENTO PER LA PRODUZIONE DELL'AMMONIACA SINTETICA E PRODOTTI AZOTATI (SALA DEGLI ELETTROLIZZATORI).

bellezza, di utilità, di forza e di debolezza. Così sarà scongiurato per sempre il disastro delle carestie previste da uno scienziato che anni or sono aveva affermato il pericolo incombente sulla produzione granaria mondiale se si fossero esauriti i depositi naturali dei concimi azotati.

I procedimenti che permettono di impossessarsi dell'azoto dell'aria sono meravigliosi. In Italia il processo industriale adottato è quello di ottenere dell'ammoniaca sintetica. Nella formazione dell'ammoniaca prendono parte azoto e idrogeno: quest'ultimo si ottiene dall'acqua.

In Germania si usa un procedimento fondato sull'impiego del carbone. Ma l'Italia, sfortunatamente, non ha carbone mentre può disporre di energia elettrica prodotta a prezzo conveniente. E con questa forza misteriosa ottiene appunto la scomposizione dell'acqua e quindi l'idrogeno.

Questo procedimento fu ampiamente illustrato in un articolo apparso nel fascicolo di Febbraio c. a. di questa stessa Rivista (pagina 175).

Negli stabilimenti per la produzione dell'azoto, l'energia elettrica, fornita da una centrale, vien trasformata da corrente alternata in corrente continua e immessa nelle speciali batterie elettrolitiche nelle quali avviene la scomposizione dell'acqua nei suoi due elementi: idrogeno e ossigeno. Il primo è raccolto in grandi gasometri, il secondo si utilizza per diverse applicazioni industriali.

L'azoto viene separato direttamente dall'aria eliminando l'ossigeno o per liquefazione o per combustione. In ispeciali dosatori viene preparata la miscela costituita da tre parti di idrogeno e una di azoto che compressa ad oltre 250 atmosfere si fa circolare sotto tale pressione nelle colonne di catalisi dove si trasforma in ammoniaca anidra.

L'ammoniaca gassosa viene prontamente assorbita da acqua iniettata mediante pompe ad alta pressione ed in questo stato di soluzione concentrata viene immessa nei serbatoi. Si utilizza in seguito per ottenere il solfato ammonico, il nitrato ammonico ed altri prodotti azotati.

Concimi azotati italiani ed esplosivi.

Per ottenere il solfato ammonico occorre l'acido solforico che si ricava, come si è già

GRANO DI RAZZA ELETTA RAZIONALMENTE COLTIVATO E CONCIMATO (ISTITUTO DI GENETICA, ROMA).

detto, dalle piriti di ferro. Il solfato ammonico così prodotto è dunque interamente italiano.

Per avere il nitrato ammonico si fa ossidare l'ammoniaca trasformandola in acido nitrico. Questo acido con l'ammoniaca dà il nitrato ammonico, concime pure italianissimo e per giunta fabbricato interamente con l'aria e con l'acqua, sorgenti delle materie prime e dell'energia elettrica necessaria. Se si fosse detto qualche anno fa che avremmo potuto fabbricare i concimi con l'aria e con l'acqua, pochissimi avrebbero creduto!

Il solfato ammonico è concime ricco di azoto (ne contiene il 21 %) ed è ben noto agli agricoltori. Serve per la concimazione di tutte le piante che hanno bisogno di azoto. Il suo impiego dovrà allargarsi in Italia; il suo maggiore uso determinerà aumenti notevoli di tutte le produzioni. E contribuirà, insieme agli altri concimi azotati, a risolvere la questione granaria che tanto preoccupa in questo momento.

La produzione del grano dipende da diversi fattori, ma non si può disconoscere che non sia legata al più abbondante e razionale uso delle concimazioni chimiche. I metodi moderni, anche se non interamente nuovi, che si vanno diffondendo, trovano complemento nelle concimazioni azotate. Anche sotto questo aspetto dunque l'industria italiana dell'azoto deve essere con la più grande simpatia incoraggiata ed aiutata.

Il nitrato ammonico è pure concime importantissimo perchè riunisce i pregi dei concimi a effetto pronto (nitrato sodico) e di quelli ad effetto graduale (solfato ammonico), e troverà, così come viene preparato o come verrà ridotto o trasformato, larga applicazione. Gli agricoltori lo sperimentarono già con soddisfazione in passato, usando quello che venne dato all'Italia dalla Germania in conto riparazioni.

Insomma con questi due concimi sintetici si provvede a restituire al terreno o ad anticipargli tutto l'azoto necessario alle svariate e ricche produzioni.

Ma l'Italia per fortuna produce un altro concime sintetico pure fabbricato con l'azoto italiano: la calciocianamide. Questo concime fu fabbricato per la prima volta in Italia a Piano d'Orte; ora viene prodotto in quattro stabilimenti, di cui due appartengono al gruppo « Montecatini » (S. Marcel in Val di Aosta e Domodossola). Il procedimento industriale non è difficile: l'azoto atmosferico si fa fissare sul carburo di calcio che è la materia da cui si ha l'acetilene. Anche qui siamo nei processi meravigliosi della chimica.

Per fabbricare la calciocianamide si tritura

PESCHETO RIGOGLIOSO RAZIONALMENTE CONCIMATO IN PIENA PRODUZIONE, NELL'EMILIA.

il carburo di calcio fino a ridurlo in polvere finissima e con questa si caricano i fornetti a cianamide nei quali, per mezzo di tubature, si fa arrivare l'azoto preventivamente isolato liquefacendo l'aria in apparecchi speciali. L'ossigeno diventa liquido e l'azoto resta gassoso e si manda a contatto del carburo su cui si fissa. La calciocianamide viene in seguito macinata ed oleata e così diventa concime prezioso.

La calciocianamide è già largamente usata in Italia di [illegible] se ne sono impiegati quintali 600.[illegible] nel passato anno; il consumo aumenterà certamente ancora. Ha incontrato simpatie in tutte le zone ed è concime specialmente adatto per certe qualità di terreno che difettano, oltrechè di azoto, di calce, contenendo anche una notevole quantità di quest'ultimo elemento. Fornisce l'azoto in forma gradualmente assimilabile e perciò è preferito nella concimazione di diverse colture. Con questi tre concimi azotati italiani si può dunque far fronte a tutti i bisogni presenti e futuri dell'agricoltura, cosicchè l'Italia d'ora innanzi potrà fare completamente da sè senza pagare alcun tributo alle importazioni.

Non è privo d'interesse il sapere anche che il nitrato ammonico è la base di un grande numero di esplosivi usati sia in guerra che nelle miniere. D'altra parte l'acido nitrico che si prepara, come si è detto, dall'ossidazione dell'ammoniaca, è il punto di partenza indispensabile e insostituibile per la preparazione dei più importanti esplosivi industriali e bellici come la nitroglicerina, le dinamiti, la balistite, l'acido picrico ed il tritolo.

Durante la guerra la chiusura dei mari ci ha messo molte volte in condizioni difficilissime perchè la quasi unica fonte di acido nitrico era costituita dal nitrato di soda che veniva dal Chilì e che arrivava quando i siluri tedeschi lo permettevano.

Il programma della "Montecatini" per l'azoto.

Il grandioso programma per il rifornimento dell'azoto ai bisogni del nostro paese è attuato dalla Montecatini attraverso a tre organizzazioni associate: la Società Italiana Prodotti Azotati che nei suoi stabilimenti di Saint Marcel e di Domodossola produce ogni anno 7000 tonnellate di carburo di calcio e 10.000 di calciocianamide: la Società Alto

I RISULTATI DELLA BUONA COLTIVAZIONE E DELLA RAZIONALE CONCIMAZIONE SUL PESCO.

Adige Ammonia che nel 1926, con lo stabilimento di Sinigo (in comune di Merano) completamente attrezzato fornirà 10.000 tonnellate di ammoniaca sintetica, 15.000 di acido nitrico, 30.000 di nitrato di ammonio, 45.000 di solfato di ammonio: e la Società Piemontese Ammonia, che ha uno stabilimento a Novara capace di produrre annualmente 2000 tonnellate di ammoniaca sintetica, 1500 tonnellate di acido nitrico, 50-60.000 quintali di solfato ammonico, oltre a notevole quantità di concimi fosfatici.

Infine con l'impianto di Mas (Belluno) e coll'impianto di Coghinas (Sardegna) la Montecatini arriverà a produrre nel prossimo anno circa il doppio di tutti i concimi azotati che attualmente si consumano per l'agricoltura italiana, consumo che per il 1924 è stato calcolato in quintali 1.500.000, corrispondente a circa 25.000 tonnellate di azoto.

Nel Circolo della Società Ammonia di Merzbourg in Germania esiste un grande quadro: esso rappresenta l'insieme di una fabbrica vista da lontano e vivamente illuminato in mezzo ad una nube di fumo. Nel primo piano del quadro si vedono due uomini i cui sguardi diretti verso lo stabilimento esprimono la loro riconoscenza. Uno è un contadino circondato da superbi prodotti agricoli, l'altro è un soldato in tenuta da campagna colle mani appoggiate a una pila di proiettili. Le due figure simbolizzano il doppio scopo dell'officina.

Oggi in Italia capitali, ingegno e volontà italiani stanno allestendo nelle sue contrade stabilimenti di tal fatta: la nazione non può essere che fiera delle sue energie industriali, che le preparano un avvenire di sicurtà e di floridezza.

La lotta contro i parassiti delle piante.

Osserviamo qualche altro aspetto dell'attività della Montecatini. Un campo nel quale il potente gruppo si è pure acquistato un primato indiscutibile è quello che riguarda la produzione degli anticrittogamici, cioè il solfato di rame e gli zolfi. Il solfato di rame, l'antico «vetriolo azzurro» è diventato ormai un ferro del mestiere in agricoltura. Non si può più nulla coltivare senza avere a

disposizione quantità notevoli di questo prodotto.

Non si salvano viti dalla peronospora senza solfato di rame; non si possono utilmente coltivare piante da frutto senza *ramarle*, almeno d'inverno e più volte; non si difendono gli olivi dall'*occhio di pavone* (*Cycloconium*) senza irrorarli con poltiglia cuprocalcica, cioè con la solita formula: acqua, solfato di rame, calce. Ma anche tra le coltivazioni erbacee, parecchie hanno necessità di irrorazioni rameiche o cupriche che dir si voglia: i pomodori, le patate, le zucche, i poponi, i cocomeri, i sedani ed altre ancora. Allo stesso frumento se non si fa, prima della semina, una concia con solfato di rame, si va sicuramente incontro alla «carie» o «volpe» dannosissima al grano. Perfino in floricoltura il solfato di rame trova largo impiego: si debbono infatti quasi sempre ramare i crisantemi e talora i rosai e i garofani.

Insomma il solfato di rame è, insieme ai concimi, e spesso più dei concimi, indispensabile strumento di produzione perchè efficacissimo mezzo di protezione di un gran numero di piante coltivate, contro i loro parassiti crittogamici.

Chi ha visitato il magnifico padiglione della Montecatini alla Fiera Campionaria di Milano è stato colpito da alcuni spettacolosi grappoli di cristalli di solfato di rame, di un bel colore azzurro carico. I profani si domandavano stupiti se si trattasse di minerali, tanto sembrava fuor dell'ordinario che essi fossero il risultato di una semplice reazione chimica. Eppure è così. Quei vistosi cristalli sono formati da rame combinato con acido solforico.

Come si ottiene il solfato di rame.

Sotto forma di pani o lingotti il rame vien introdotto in forni speciali a riverbero, ad una temperatura di circa 1100 gradi, ove fonde. La fusione vien fatta allora colare in vasche piene d'acqua fredda, a contatto della quale il rame si solidifica in piccole sferette lucenti formate da una sottilissima parete. Alla loro volta le sferette, trasportate entro grandi torri di piombo, sono poste a contatto di acido solforico, che piove dall'alto e di vapori d'acqua e di aria che salgono dal basso. Si forma così una soluzione satura di solfato di rame, che vien fatta passare dalle torri in ampi cassoni di piombo, e da questi nelle cosiddette vasche di cristallizzazione la cui caratteristica è di contenere dei fili di rame o delle bandellette di piombo attorno alle quali si vanno a mano a mano disponendo i cristalli. Speciali macchine centrifughe si incaricano di essiccare i cristalli che si presentano di un bel colore azzurrognolo: ed è sotto questa forma di bei cristalli a varia pezzatura che il solfato di rame vien posto in commercio.

L'organizzazione dell'industria del solfato di rame in Italia ha ormai raggiunto la piena efficienza per quantità e qualità. In questo ramo, come si rileva da statistiche estere, la nostra Nazione è la più grande produttrice del mondo ed intensifica ora la esportazione dei suoi prodotti, che competono e molte volte sorpassano per titolo in rame e purezza i migliori prodotti esteri. La Montecatini lo fabbrica in quattro stabilimenti (Rifredi, Vicenza, Torre Passeri e Bagnoli) che ne producono annualmente 700.000 quintali, cioè quanto occorre al fabbisogno nazionale.

Sull'estrazione e sulla lavorazione dello zolfo si è altre volte parlato in queste colonne: qui basti dire che alla produzione zolfiera italiana la Montecatini partecipa largamente con le sue importanti miniere della Romagna e delle Marche (Cabenardi, Formignano, Perticara, Percozzone) e della Sicilia (Gallitano) e coi suoi stabilimenti per la lavorazione e la r[illegible]nazione di Bagnoli, Bellisio, Cesena, Po[illegible]lo Formigaro, Pesaro e Reggio Emilia, ed è in grado di assicurare annualmente oltre q. 500.000 di zolfi lavorati.

Il quadro dell'attività della Montecatini non è completo se non accenniamo agli stabilimenti di Bovisa (Milano), Vicenza, Romano, Orbetello, Barletta, Portici, che lavorano in piena efficienza per la produzione di prodotti chimici diversi (acido solforico, acido muriatico e nitrico, solfato, bisolfato, fosfato e silicato di soda, solfato di ammoniaca ecc.) per oltre 8.000.000 di quintali all'anno; alla Società Jutificio di Spezia, associata alla Montecatini, i cui impianti di Spezia, Aulla e Borgo S. Dalmazzo, capaci di dare annualmente circa 6.000.000 di kg. di manufatti, rappresentano nel loro insieme il più forte organismo italiano per la lavorazione della juta; e, infine, alla Fabbrica Lombarda Prodotti Chimici, pure associata al

CANAPA CONCIMATA COI CONCIMI CHIMICI (TERRA DI LAVORO).

Gruppo Montecatini, che ha per iscopo la produzione e il commercio dei prodotti chimici e farmaceutici, fra i quali primeggiano i sali di jodio, di chinino, di bismuto, di bromo, di mercurio, questi ultimi così apprezzati che la Società ne è diventata una delle maggiori produttrici d'Europa.

La Montecatini, organizzata in modo perfetto dal lato industriale e da quello commerciale, ha pensato anche ad istituire un Ufficio tecnico per la propaganda agraria. Tale ufficio diffonde a piene mani istruzioni pratiche preziose sulle concimazioni e sulle coltivazioni, istituisce migliaia di campi dimostrativi, specialmente nelle zone ancora in arretrato col progresso.

Il superbo bilancio.

Questo, a grandi linee, il quadro della poderosa attività del Gruppo Montecatini. Dalla nostra esposizione, che in qualche punto sarà apparsa necessariamente arida e tediosa, balza una constatazione: che c'è in Italia della gente che fa sul serio e che guarda all'estero soltanto per emularlo.

E chi crede che l'avvenire nostro sia soltanto nell'agricoltura, si ricordi della Montecatini: essa è al suo posto di battaglia per il riscatto agricolo del nostro suolo: è dappertutto ove ci sia volontà di produrre: ed è specialmente in quel Mezzogiorno, dove la terra ha più bisogno dei soccorsi della chimica e dell'industria.

Lo stabilimento più settentrionale della Montecatini è a Merano, nella Venezia Tridentina: il più a sud è la Miniera di Gallitano, in Sicilia. Fra questi due estremi, c'è tutta una scacchiera di opifici, e c'è perfino una ferrovia elettrica, quella da Sedico-Bribano ad Agordo, che ha reso fra le popolazioni della vallata riverito e benedetto il nome della Montecatini.

Chi andrà quest'anno al Campeggio del Touring nella Valle Fiorentina sopra Selva di Cadore dovrà servirsi di quella linea: ciò richiamerà alla memoria il nome della Montecatini e susciterà il desiderio di conoscere chi essa sia. Questo articolo fa quindi un po' parte della scorta libraria — meno pesante che sia possibile — da portarsi lassù: se debba essere poi la più indicata delle letture, non sta in noi giudicare. Noi volevamo parlarvi della Montecatini: e abbiamo cercato di assolvere il compito facendo del nostro meglio.

A. COLOMBO.

Ai Campi di Battaglia con la Carovana del Touring

(Impressioni d' un escursionista)

Viaggio appassionante ed indimenticabile, quello che abbiamo compiuto dal 19 al 29 giugno, in undici giornate la cui rievocazione ci sembra adesso il ricordo di un magnifico sogno. Non fu soltanto una spensierata e piacevole escursione: fu sopra tutto un pellegrinaggio di devozione e d'italianità. Poichè l'itinerario prescelto comprendeva i luoghi più memorabili e significativi della grande guerra, il soffio epico che li avvolgeva d'una maestà solenne, attenuando nei nostri cuori il vibrare della gioia turistica per infondervi una commozione più alta e più degna. I nostri occhi hanno bensì tremato di dolce meraviglia dinanzi alle stupende visioni dei monti e dei piani, ma hanno pur visto in esse, in una testimonianza viva ed eloquente, il panorama del glorioso travaglio nazionale, hanno letto su quelle pagine incomparabili il libro terribile e sublime della nostra gesta più fiera, hanno contemplato al vero il monumento naturale e perenne dei nostri eroi.

Il viaggio è stato un riepilogo parlante e fedelissimo di un periodo storico che più si allontana nel tempo e più risplende di luce. Sacri per sempre al nostro culto più profondo sono i luoghi che percorremmo, e li santifica la presenza dei morti. Tuttavia la vita, che d'ogni ostacolo trionfa, vi ha ormai ripreso il suo ritmo rigeneratore e nulla forse ci è parso più umanamente toccante di questo contrasto fra la tragedia di ieri e la pace di oggi, fra la vermiglia passione superata e la nuova convalescenza rigogliosa. Ma un altro, forte e singolare contrasto, ci stupisce e ci turba: più tremenda fu la guerra là dove natura accumulò maggior dovizia di seduzioni gentili e di spettacoli inebbrianti. Tutto lo scenario della durissima lotta è d'una bellezza prodigiosa e potente. A questa bellezza, che pur ci dice un chiaro perchè della guerra; a questa bellezza che vince la mestizia dei ricordi, che si eleva sulle angosce dei dramma, che sovrasta e signoreggia sulle gramaglie e che ci infiamma d'amore per il nostro maliardo paese, noi rendemmo l'omaggio più caldo e più grato poichè essa ci riconciliava con noi stessi e con la vita.

La carovana.

Più frequenti e più folti dovrebbero essere questi ritorni agli altari della patria, questi pellegrinaggi alle stazioni del purpureo calvario, questi lavacri nelle sacre fonti che ci purificano e ci fanno migliori. Il Touring, che già aveva offerto il buon esempio subito dopo la fine della guerra, lo ha ora ripetuto, come un monito e un invito agl'italiani, e gl'italiani hanno risposto in bel numero all'appello. Ma non una carovana solitaria dovrebbe volgersi, a lunghi intervalli di tempo, verso la terra santa delle battaglie: continuo dovrebb'essere lassù il fluire dei visitatori. Non festaioli a diporto, non girovaghi allegri in traccia di piaceri bucolici e di sensazioni sportive; ma cittadini consapevoli del sacrificio di sangue che su quelle rocce e su quelle zolle fu sofferto: cittadini volonterosi di compiere un rito, di recare un tributo di pietà e di riconoscenza e desiosi di umiliarsi un poco, a capo nudo e a ginocchia piegate, sulle pietre che risovvengono l'epopea, dinanzi alle croci dei martiri: cittadini disposti a sobrietà di gesti e di parole, ad austerità di contegno, a un'intima comunione d'anima con l'anima misteriosa delle cose e con lo spirito luminoso dei morti.

I partecipanti.

Io amo credere che tutti gli escursionisti della nostra recente carovana fossero cittadini siffatti.

Erano circa trecento, tutti giovani tra i diciassette e i settantacinque anni, e tutti forti poichè bravamente resistettero alle necessarie fatiche e a taluni disagi inevitabili in un viaggio così lungo e così intenso: anche le donne, ch'erano cinquanta e, pur in questa specie di gara emulativa fra i due sessi, seppero tener testa agli uomini con una energia lodevolissima e, sarei per dire, preoccupante. Ch'io sappia, i dodici medici arruolati nella carovana non ebbero assolutamente occasione di esercitare il loro mini-

stero; il che vuol dire, in modo inequivocabile, che la salute della grossa comitiva si mantenne invidiabilmente perfetta.

Poichè s'è accennato ai medici, giustizia esige che si accenni anche ad altre professioni. Si contarono ventuno avvocati, sedici ingegneri, quindici ragionieri, sette professori, quattro giornalisti, tre geometri. V'erano pure cinque ufficiali dell'esercito, desiderosi di rivedere i luoghi in cui avevano combattuto, e v'erano numerosi commercianti, parecchi pensionati, un sacerdote, un segretario della Real Casa, un capo-divisione al Ministero delle Finanze, un vecchio comandante di marina. Insomma, il più vario miscuglio. Esponenti d'ogni ceto e rappresentanti d'ogni paese, non escluso l'estero poichè v'era anche un molto garbato studioso parigino. Quanto all'Italia, s'intende che la prevalenza spettava ai lombardi: ottanta, dei quali quaranta milanesi. Seguivano i liguri: trentaquattro, di cui diciassette genovesi; indi i piemontesi: trenta, di cui quindici torinesi. E poi: venti emiliani, venti romani, venti siciliani, dodici toscani, dieci veneti, dieci napoletani, due sardi.

Tipi svariatissimi, dunque, per idiomi e per costumi. E non soltanto per costumi regionali. V'era una ricca varietà di costumi personali: dalle rigorose tenute alpinistiche con scarponi, mollettiere e passamontagne, ai disinvolti abiti da passeggio, magari accentuati da qualche cappellin di paglia piuttosto sconcordante con le frigide nevi alpestri. In compenso, larga profusione di mantelli, di cappotti impermeabili, di fasce di lana, d'occhiali e di guanti da polo Nord; per cui, anche sotto l'aspetto estetico, la carovana apparve quanto mai pittoresca. In un complesso così eterogeneo il buon accordo derivò dalla vicendevole tolleranza e dalla comune disciplina, e se non maturò la fusione espansiva ciò dipese certo dal fatto che la massa dovette essere divisa in diciannove squadre, alle quali il veloce ritmo del viaggio concesse soltanto fugaci contatti.

Ma qui entriamo nel campo direi quasi strategico dell'organizzazione, ed è opportuno spendere qualche parola intorno alle cure lunghe e pazienti ch'essa richiese, sono esse una «specialità» del Touring e differenziano queste manifestazioni da ogni altra del genere, pubblica o privata.

La paziente organizzazione.

L'idea della gita ai campi di battaglia germogliò nel settembre dell'anno scorso. Gli uffici direttivi del Touring abbozzarono allora un primo disegno che s'allargò e s'arricchì via via con la tappa di Trieste e di Postumia e con la punta al Tonale e alla Madonna di Campiglio. Il primo giro, di esplorazione e di assaggio alle varie stazioni del circuito prescelto, venne compiuto in ottobre, quando, essendosi ormai stabilite le località per i nove pernottamenti necessarii, si reputò prudente assicurarsi sul posto dello stato degli alloggi. Si visitarono ad uno ad uno alberghi e camere, concludendo un compromesso con gli albergatori, trattandosi di predisporre, oltre il conveniente riposo, l'indispensabile nutrimento per centinaia di persone, alle quali occorreva servire dieci pranzi e undici colazioni!

Dopo questa ricognizione preliminare sbocciò, corollario ponderoso, tutto un lavoro epistolare con le varie autorità governative, municipali e consolari (Consoli del Touring), a cui s'accompagnò la compilazione ed emanazione di programmi e comunicati e la preparazione di «scartoffie» innumerevoli, in un accatastarsi progressivo e formidabile di «pratiche» d'ogni genere, tra le quali maturò in gennaio quella del contratto con la Società Atesina di Trento per il servizio delle autovetture.

In maggio, nuovo giro per confermare e perfezionare gl'impegni assunti con gli albergatori e per accertare la potenzialità delle cucine con un esame diligente dei fornelli e delle marmitte. Indi, suddivisione degli iscritti nelle varie squadre in modo da distribuire equamente i maggiori e i minori conforti, procurando che il sacrificato di oggi divenisse il preferito di domani; e scelta dei capi per le diciannove squadre (composte con criterio prevalentemente regionale) e dei capi per le quattro sezioni in cui esse vennero raggruppate.

Provveduto ai ribassi ferroviari, si organizzò il servizio dei bagagli, in guisa che, ritirati all'adunata di Rovereto, essi potessero poi trovarsi nella camera di ciascun gitante nei vari alberghi di Trieste, indi in quelli di Cortina d'Ampezzo e da ultimo alla tappa di congedo in Trento. Ognuno degli escursionisti venne fornito di tutto l'occor-

rente armamentario: elenco degli alberghi assegnatigli per il vitto e il pernottamento, cartelli ed etichette per il bagaglio, bracciali, distintivo metallico, istruzioni e raccomandazioni.

Il mirabile funzionamento.

Tutto questo, che a dirlo si sbriga in un momento, costituì una gravosa quanto oscura fatica per gli organizzatori. Ma la mattina del 19 giugno, il giorno prefisso per l'inizio dell'escursione, tutto era pronto e da allora in poi tutto ha proceduto con la regolarità d'un orologio di precisione. Spettacolo superbo e che mi ha vivamente colpito e interessato, quello d'una tal macchina in moto e di un così vasto programma rigorosamente attuato, all'infuori d'una piccola deviazione al bivio di Cima Gogna, allorchè un guasto stradale ci costrinse a rinunziare all'incanto di Misurina e a raggiungere Cortina d'Ampezzo dalla via di Pieve. Per tutto il resto — e si trattava d'un tragitto di 1200 chilometri — fedeltà piena all'itinerario stabilito.

Gran parte dei gitanti, assuefatti per lunga consuetudine a codesta regolarità, non ne stupivano per nulla. Io, ch'ero ancora un novizio delle carovane del Touring, ne ho invece tratto motivo per una sincera ammirazione e mi sono convinto di una verità altrettanto semplice che inoppugnabile: che, cioè, soltanto il Touring con la sua matura esperienza, con la sua sapiente organizzazione, con la mobilitazione delle sue forze agili e gagliarde e nell'atmosfera di schietta simpatia che lo circonda, può risolvere in modo così brillante l'arduo problema di consimili viaggi per comitive tanto numerose, con una spesa tanto lieve per gli escursionisti e con un trattamento così signorile ed accurato.

È veramente un piacere raro poter affidarsi ad occhi chiusi ai dirigenti di convogli preparati e guidati con sì scrupolosa diligenza, e viaggiare serenamente nella sicurezza di un'assistenza incessante, previdente e provvidente con indefesso zelo. Allora la disciplina si fonda sulla fiducia e ne deriva una tranquillità confortante che agevola e propizia il buon funzionamento. L'infaticabile e benemerito duce della carovana, Ervino Pocar, non ebbe mai bisogno di dar fiato al suo fischietto di comando per richiamare all'ordine alcun ribelle o per impartir rimproveri ai gregari. Il trillo risuonava soltanto per invitare la massa a un'adunata o per comunicare gli ordini del giorno successivo: sveglia all'ora tale, partenza un'ora dopo, colazione nel tal sito, pranzo nel tal altro. All'ora fissata, una dopo l'altra le venti grosse autovetture celesti dell'Atesina si mettevano in moto nella fresca mattina col loro carico in ordine; e se taluna a quando a quando s'impuntava in una paralisi improvvisa, non c'era che affidarla alle cure del veicolo-officina che seguiva la colonna come un'ambulanza, e il carico trovava posto nella «riserva». Così nessuno mai rimaneva sulla strada; la carovana procedeva sicura sulla guida delle frecce indicatrici predisposte sul percorso dalla macchina-staffetta, e ad ogni tappa i gitanti si vedevano venire incontro i solerti furieri delle mense e degli alloggi — il ragionier Taccani, l'avvocato Massimini, il professor Mascheroni — ed erano certi di trovare letti pronti, tavole imbandite (cura particolare dell'espertissimo Zanocco) e, nei luoghi prefissi, il bagaglio in ordine per opera del veterano Romeo Fossati.

Per gli alloggi erano previsti accantonamenti a Bassano, Conegliano e Pontebba, ma quest'ultimo fu evitato per merito del console Volonteri, il quale seppe far ospitare tutti gli escursionisti nelle case dei gentilissimi cittadini. Per il resto provvidero gli alberghi, anche quelli di maggior lusso; e così per i pasti, se talora li fornirono le bonarie osterie campagnuole, più spesso li offersero le ricche mense nei sontuosi saloni, come al lago di Carezza e alla Madonna di Campiglio. E dovunque il trattamento fu copioso: caffè e latte la mattina; a mezzogiorno e a sera minestra, pietanze guarnite, formaggio e frutta, vino e caffè e sovente il dolce. Se poi i gitanti interpolavano ai pasti regolari gli spuntini volanti, ciò proveniva dal magnifico appetito che il viaggio stimolava, dimostrando così di costituire, oltre tutto, una meravigliosa sorgente di salute.

L'escursione e le accoglienze.

Il tempo non fu troppo clemente con gli escursionisti. Dopo i primi tre giorni di sole e caldo, essi ebbero il soverchio refrigerio delle pioggie frequenti e del freddo ab-

bondante. Gli squilibrî di temperatura cagionati dai rapidi dislivelli del percorso erano logicamente previsti, ma certo nessuno prevedeva di trovar tanta neve sui monti, nè di ricevere tanta acqua sul Tonale, nè di battere i denti per l'aria gelida di Cortina, di Canazei, di Campiglio.

Del resto, un po' di sofferenza era giusta, là dove passò tanto dolore, e il nostro pellegrinaggio non poteva e non doveva esser tutto una gita d'irriverente letizia. Anche all'infuori del turbamento meteorologico, esso ebbe infatti le sue ore gravi di raccoglimento e di devozione. Sulla vetta del Grappa, per esempio, ove tutti si genuflessero commossi e molti visi s'irrorarono di lagrime, ascoltando la concitata e penetrante evocazione di Mario Tedeschi; sul Sabotino e sul San Michele, a Caporetto e a Vittorio Veneto, al passaggio del Piave e dell'Isonzo, nel museo di Rovereto e nel castello di Trento, alla tomba di Oberdan e al passo del Tonale, ove suonò nella bufera l'ispirata parola dell'on. Bonardi.

Un'emozione profonda suscitarono i cimiteri di guerra: quelli del Grappa, di Aquileia, di Oslavia, di Gorizia, di Redipuglia, di Santo Stefano, di Pian del Col di Lana, e a tutti furono recati fiori e corone; e a tutti, anche a quello dei morti austriaci sul Pordoi, dedicò la sua vibrante eloquenza l'eroico cappellano don Gilardi. Ma accanto alle visioni funeree urgevano quelle della resurrezione. Qua e là, superstiti segni di guerra (come al passo di Falzarego ove si vedono ancora trincee e reticolati) o tracce di rovine, come sul Montello e sul Carso. Sono le ultime che rimangono a ricordarci la distruzione, mentre per tutto sorride e si palesa con gli aspetti più lieti l'opera redentrice che ci ha donato una novissima Asiago, che ha ricostruito Nervesa e Monfalcone, che ha sanato le ferite di Rovereto e di Gorizia; che fa rosseggiare i tetti sulle mura risorte d'innumeri villaggi e di casolari sperduti nelle solitudini ove pur giunse la guerra; che fa biondeggiare le messi sui campi novellamente fecondi e riveste di verde non solo le pianure su cui corse il sangue, ma i poggi e i monti che più conobbero e patirono il flagello: persino il truce Podgora; persino il fosco San Michele.

Forze onnipotenti della stirpe e della natura s'unirono per apprestare un miracolo che risolleva la volontà e ritempra la fede nelle inesauribili energie di nostra gente e di nostra terra. Tutto canta ancora il poema stupendo della vita, in questa plaga ardente e generosa che ci è riapparsa col suo piglio più virile e col suo volto più bello. Altipiani di Folgaria, di Lavarone, di Asiago; pingui pianure del Brenta, del Piave, del Tagliamento; ghiotti tavolieri di Bassano e del Friuli, quanta opulenza nella vostra pacata maestosità! E come bianca e gentile si mostrò Trieste ai nostri sguardi innamorati che la colsero prima dalle pendici di Contovelo e poi dall'arco del suo golfo e dal ponte d'un battello ch'ebbe a nocchiero Nazario Sauro! Visioni inobliabili di città e di borghi, di vette e di baratri, di chiostre dolomitiche e di vallate verdi: dall'eleganza di Cortina alla grazia romantica di Bolzano, dal fasto della Mendola alla rustica semplicità di Sappada, dagli eccelsi culmini del Pordoi ai fascini profondi di Postumia, ove, innanzi all'acclamato Presidente del Touring, poeta e redentore delle grotte, il millenario silenzio delle incomparabili caverne fu scosso dal brivido d'un soavissimo canto: « Va, pensiero, sull'ali dorate »....

Sgorgava, il coro maraviglioso, dalle labbra giovanili degli scolari: quelli che dappertutto ci salutarono con confidente letizia. Passò dovunque, la carovana del Touring pavesata di tricolori, per le vie imbandierate, sotto archi trionfali, tra scrosci d'applausi, in un tripudio di evviva, in un clangor festoso di fanfare. Musiche ci accolsero e ci scortarono e cori paesani ci commossero; e parole amabili stampate o dette, e coppe offerte e fiori piovienti al nostro passaggio, significarono il diffuso e cordiale sentimento delle popolazioni; ma più di tutto c'intenerì il saluto della giovinezza. Sempre, per tutto il cammino, anche nei villaggi più remoti, anche fra gli slavi e i tedeschi, vedemmo fanciulli e bimbi sorridenti con le manine tese e udimmo le loro voci pure e squillanti gridarci l'evviva. Ed era il più dolce al nostro cuore.

ULDERICO TEGANI.

Non è agevole ricordare tutte le Autorità, gli Enti, le persone, a cui il Touring deve la sua riconoscenza per la grandiosa riuscita della manifestazione. Non è facile, perchè ben lungo discorso richiederebbe l'enumerazione delle benemerenze di ciascuno. Dovremo perciò limitarci ad un elenco forzatamente frettoloso in rapporto con la squisitezza delle accoglienze e delle prestazioni ricevute,

La Carovana del Touring ebbe le prime liete accoglienze a *Rovereto*, dove porse il saluto della città il R. Commissario, gr. uff. rag. Silvio De Francesco, e il benvenuto della Provincia il Sottoprefetto cav. Umberto Bettarini. I gitanti furono accompagnati nella visita del grandioso Museo della Guerra dal Direttore ing. Ceola e da Don Antonio Rossaro, l'ideatore della Campana dei Caduti. Collaborarono egregiamente all'opera di organizzazione i bravi Consoli rag. Camillo Echer e Ferruccio Carotta ed il cav. Giuseppe De Massari Capo Stazione di Rovereto.

Asiago accolse i gitanti con spontanea vivacità. Le notabilità erano venute incontro alla Carovana fino ai Ghertele. A cura del Console Giosuè Pesavento e della Pro Asiago erano stati affissi manifestini di saluto, e in Piazza Umberto I, dove la carovana fu accompagnata dalla fanfara degli alpini e salutata dal Sindaco cav. Valentino Silvagni furono distribuiti opuscoli e cartoline di Asiago.

A *Bassano* erano ad attendere gli escursionisti il Prosindaco avv. cav. Giulio Bertoncello, il maggiore cav. Roberto de Maria e molte altre autorità. Per la distribuzione dei gitanti nei vari alberghi fecero un ottimo servizio i Giovani Esploratori « S. Ermete » e i Soci del Veloce Club « Bassano », del Corso Premi[illegible]tare, delle Sezioni dell'Assoc. Naz. Alpini del C.A.I., dell'U.O.E.I. Animatore infaticabile e allestitore dell'accantonamento fu il Console rag. Aleardo Lorenzoni.

Molto gentile l'accoglienza di *Con[illegible]ono*, dove porse il saluto al Touring il Sindaco gen. [illegible]rone e il col. Guido Orsi, Comandante del 26° Art. Camp. L'accantonamento nell'edificio della vecchia Scuola di viticoltura fu predisposto dai Consoli prof. cav. Giovanni Dalmasso, direttore della R. Scuola di viticoltura e di enologia, e Gerolamo Day Vera, coadiuvato dal prof. Dall'Olio. Nella gloriosa *Vittorio* la carovana fu accolta dagli Assessori rag. Vianello e Armellin, dal Club Sportivo e dai nostri Consoli ing. cav. Frncesco Trojer e prof. Bartolomeo [illegible]gilio. A *Palmanova* erano ad attendere gli escursionisti il Sindaco cav. uff. De Lorenzi con la Giunta Municipale, il Console dott. Giacomo Bertossi che valid[illegible] [illegible]va coadiuvato la direzione della gita. S'erano da[illegible] vegno a Palmanova anche i Consoli di Udine al completo con alla testa il dott. comm. Giuseppe Biasutti e il rag. Luigi De Agostini.

A *Cervignano* le Autorità municipali, le Associazioni sportive, e il Console rag. M. Giorgi salutarono i gitanti; ad *Aquileja* porse il saluto della città il Commissario cav. Jahn, mentre il prof. Tita Brusin, l'illustre direttore del Museo archeologico, guidò alla visita del Cimitero degli Eroi e della monumentale Basilica.

A *Trieste* i fedelissimi Consoli prof. cav. uff. [illegible] Cobòl, ing. Giuseppe Cobòl, prof. Ernesto Conforto, [illegible]tor G. G. Manzutto si prodigarono in mille modi. *Postumia* accolse gli escursionisti nelle cavità sotterranee delle sue grotte meravigliose, presenti tutte le Autorità locali; al solito fu infaticabile il direttore delle Grotte cav. G. A. Perco.

Simpatica e cordiale fu l'accoglienza di *Gorizia*. Uno stuolo di signorine del Turismo Scolastico era venuto incontro alla Carovana fino ad Aisovizza con grandi mazzi di fiori. In piazza Vittoria erano ad aspettare i gitanti il Sindaco on. senatore Giorgio Bombig, le Autorità locali e i nostri Consoli con alla testa l'ing. Carlo Bressan e una folla enorme di cittadini. Nella visita al Sabotino furono ottime e gentili guide il cap. Scorzon del 23° Fant., il sig. Bensa del C. A. I. e i giovani del Turismo Scolastico.

Dobbiamo un sentito ringraziamento alla Direttrice del Convitto « Carlo Favetti », signorina Giuseppina Furlani ed al cav. prof. Attilio Venezia, Direttore del Convitto « Dante Alighieri » che offersero dei letti nei loro istituti.

A *Caporetto* i gitanti furono festeggiati dalle Autorità, fra cui il valoroso col. Tessitore della Commissione per la delimitazione dei confini. Dopo *Tarvisio*, dove i turisti furono accolti dalle Autorità, dall'Ispettore Forestale M. Michelangeli e dal Console rag. Umberto Pio e dove il proprietario del Ristorante « Italia », sig. Piussi, offerse un vermouth d'onore, a *Pontebba* la carovana trovò in proprio onore archi trionfali e striscioni tricolori con frasi di saluto; durante il banchetto, dei cori friulani diretti dal maestro Polano cantarono, tra altro, un saluto al Touring in versi friulani composti dal Sindaco cav. Bierti. L'organizzazione di tutto ciò era dovuta al geniale e infaticabile Console di Pontebba, rag. Fioro Volonteri.

A *Tolmezzo*, *Villa Santina*, *Forni Avoltri* altre manifestazioni di saluto ai gitanti; a *Sappada* il Sindaco Quinz e il nostro Console Cecconi si prodigarono entusiasticamente. Accoglienze gentili si ebbero a *Santo Stefano di Cadore* e a *Pieve*: quest'ultima fu imponente e improvvisata in un'ora, poichè la carovana non avrebbe, secondo il programma, dovuto battere la strada di Pieve.

Dobbiamo ringraziare anche le Autorità e il Console cav. Carlo [illegible]ni, per l'organizzazione della sosta a *Cortina d'Ampezzo* e così pure, per il fraterno saluto di *Bolzano*, la Commissione Movimento Forestieri coi signori cav. Pellegrini e Domenigg, l'ENIT e i Consoli cav. Augusto Bonatta e avv. Giuseppe Zanghellini.

Anche *Malè* era tutta una festa all'arrivo del Touring: le Autorità e il Console, avv. Ezio Buffatto, vollero accompagnare la comitiva fino al Passo del Tonale, dove erano convenute le Autorità e i Consoli della Val Camonica. Altri ricevimenti a *Tione*, a *Comano*, ed infine a *Trent*[illegible] ove a[illegible]sero gli escursionisti il R. Commissario comm. Pe[illegible]longo, il Prefetto comm. Guadagnini, il gen. Avogadro, il Capo Console comm. Larcher, i Consoli cav. La Pace, conte Cesarini-Sforza, ecc.

Il Touring deve poi particolare riconoscenza a S. E. l'on. cav. *Carlo Bonardi* che esaltò la gloria delle nostre armi in un vibrante discorso al Passo del Tonale, a *Don Edoardo Gilardi*, che con orazioni smaglianti espresse la commozione che serrava i cuori di tutti gli escursionisti nella visita ai Cimiteri degli Eroi; al nostro comm. *Tedeschi* ed al nostro prof. *Mira*, che, uno al principio e l'altro alla fine dell'Escursione, si assunsero di rappresentare il Consiglio del Touring, mentre il Presidente *L. V. Bertarelli* si trovò all'arrivo degli escursionisti a Postumia.

Una parola ancora per i nostri amici cav. *Zanocco*, rag. *Taccani*, avv. *Massimini*, comm. *Mascheroni* e cav. uff. *Fossati*, che, con antica fedeltà, ebbero il compito più ingrato, il lavoro di organizzare i servizi logistici: lavoro svolto modestamente, nell'ombra, ma base per la buona riuscita di queste manifestazioni.

Del prof. *Ervino Pocar*, che fu il preparatore e il direttore dell'escursione, fa un accenno il Tegani nel suo brillante articolo. Ma la Direzione Generale del Touring desidera di associarsi qui al plauso che i partecipanti gli tributarono calorosissimo nella riunione di chiusura a Trento. La buona riuscita della nuova impresa è dovuta in parte non piccola a lui.

LA DIREZIONE DEL T. C. I.

FIG. I - LA SEDE DELL'ISTITUTO SPERIMENTALE STRADALE DEL T. C. I. - VEDUTA VERSO IL CORTILE.

PER CURARE LA STRADA

L'ISTITUTO SPERIMENTALE DEL TOURING

Che cosa non ha fatto il Touring per la causa della Strada?. Se gli italiani hanno qualche nozione della nostra rete stradale, se i problemi della viabilità destano un qualche interesse presso la nostra opinione pubblica, se la circolazione ciclistica ed automobilistica ebbe una qualche tutela, occorre risalire all'azione del Touring per trovarne le ragioni; azione varia ma incessante lungo il trentennio di vita gloriosa del Sodalizio, azione improntata di volta in volta alle esigenze delle varie situazioni e valorizzata coi mezzi giudicati volta per volta più efficaci.

Basti ricordare i primi Itinerari, i primi Profili stradali, fatica piena di fede e d'entusiasmo giovanile del «Capo Sezione Strade» L. V. Bertarelli, alla quale doveva poi seguire l'opera sua vasta, organica, possente della «Guida d'Italia», che conduce passo passo il turista lungo ciascuna delle nostre strade, insegnandogli a rilevarne e goderne le infinite bellezze di natura e di arte. Poi l'attività della «Commissione Miglioramento Strade» per lo studio di tutte le questioni di tecnica stradale e circolatoria; le numerose pubblicazioni didattiche per divulgare la conoscenza dei metodi e dei mezzi moderni di manutenzione delle strade (fra queste ricordiamo il *Manuale del Cantoniere* giunto ormai alla sesta edizione), i Convegni Nazionali Stradali, promossi dal Touring, chiamando a raccolta tutti i tecnici e gli amministratori aventi governo di strade per discutere le questioni stradali d'attualità, tecniche, amministrative, legislative. E contemporaneamente, la pubblicazione e la meravigliosa diffusione delle Carte: quella notissima alla scala del mila — capolavoro di precisione e di documentazione —, la utilissima Carta automobilistica al 650 mila, la Carta Stradale in corso di pubblicazione al 300 mila condotta con criteri originali di grande praticità, diffuse ormai a diecine di milioni di fogli. Parrebbe quasi che il tentar di riassumere in poche parole questo sterminato lavoro ne possa scemare l'importanza presso i lettori; onde non l'oserei se non fosse questa una necessaria introduzione al tema di questo scritto: «L'Istituto Sperimentale Stradale».

Era già un sogno di molti anni fà, sogno della «Commissione Miglioramento Strade», il poter dotare il Touring d'un laboratorio per prove su materiali stradali. La Direzione Generale, che tutto comprende ma tutto pesa, si rese ben conto dell'importanza che avrebbe potuto assumere questo nuovo organo di progresso della tecnica stradale a disposizione del Touring, ma dovette arrestarsi davanti all'incognita finanziaria; chè anche i

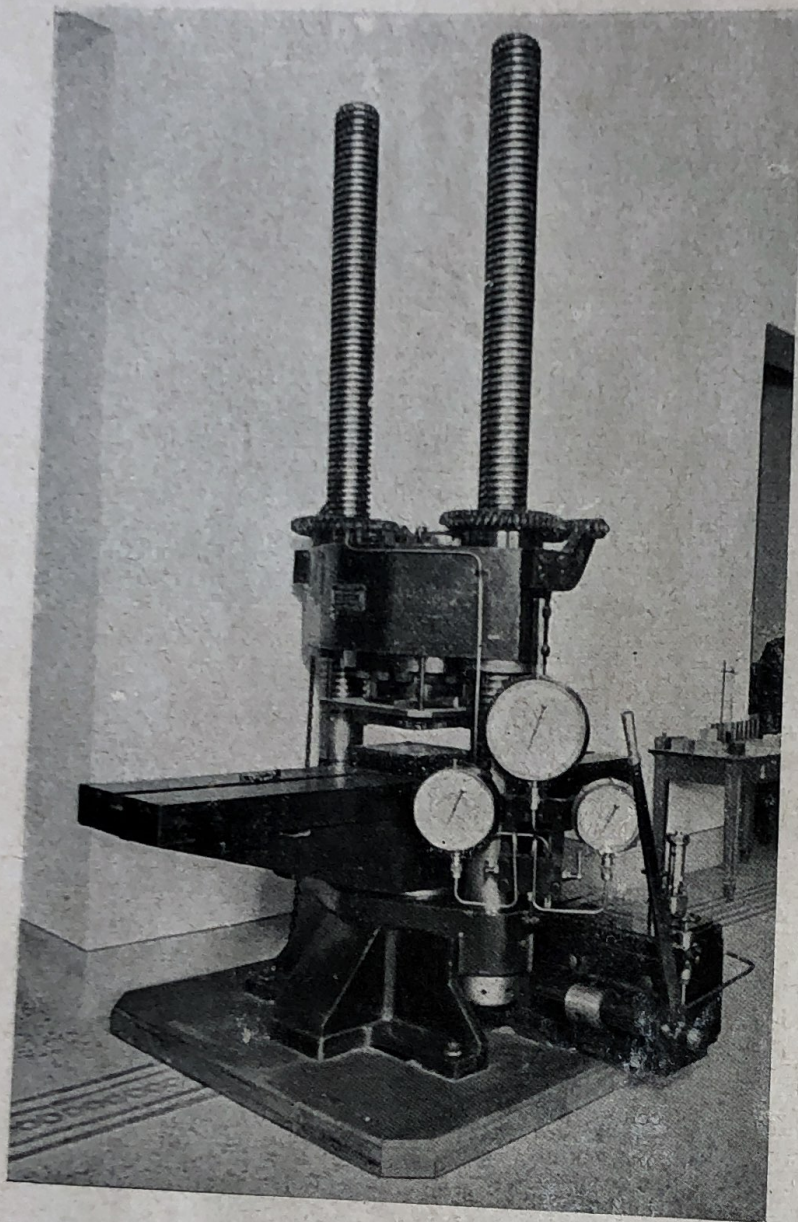



FIG. 2 - PRESSA DA 300 TONNELLATE - SERVE PER PROVE SU PEZZI DI PUNTA ALTI FINO A 2 m. E SU TRAVI ORIZZONTALI LUNGHE FINO A 2 m.

più modesti preventivi concludevano a cifre preoccupanti, e poi ben si sa come sia più facile il partire per simili imprese che non il fermarsi ad un punto prestabilito. L'idea rimaneva quindi accantonata, come un seme in attesa di seminagione a tempo propizio....

Chi fu il buon seminatore? Un uomo dai modesti atteggiamenti ma il cui nome è oggi circondato da una larghissima fama: l'ingegnere Piero Puricelli l'ideatore e costruttore della Autostrada da Milano ai Laghi.

Un bel giorno del 1918 il Puricelli manifestò al Touring il desiderio di concorrere a qualche iniziativa del nostro Sodalizio in prò della Strada, senza tuttavia prefiggere proprie direttive. Allora l'idea accantonata brillò d'improvvisa luce: il Laboratorio! — Le trattative furono rapide. Una sommaria valutazione del fabbisogno di primo impianto, una rapida consultazione sulle direttive della nuova creazione, l'accordo completo fra Puricelli e Touring nel giro di pochi giorni. E nacque così l'« Istituto Sperimentale Stradale-Fondazione Puricelli ».

Il titolo può parere piuttosto ampio, ma così doveva essere perchè il compito della nuova fondazione venne a comprendere an-

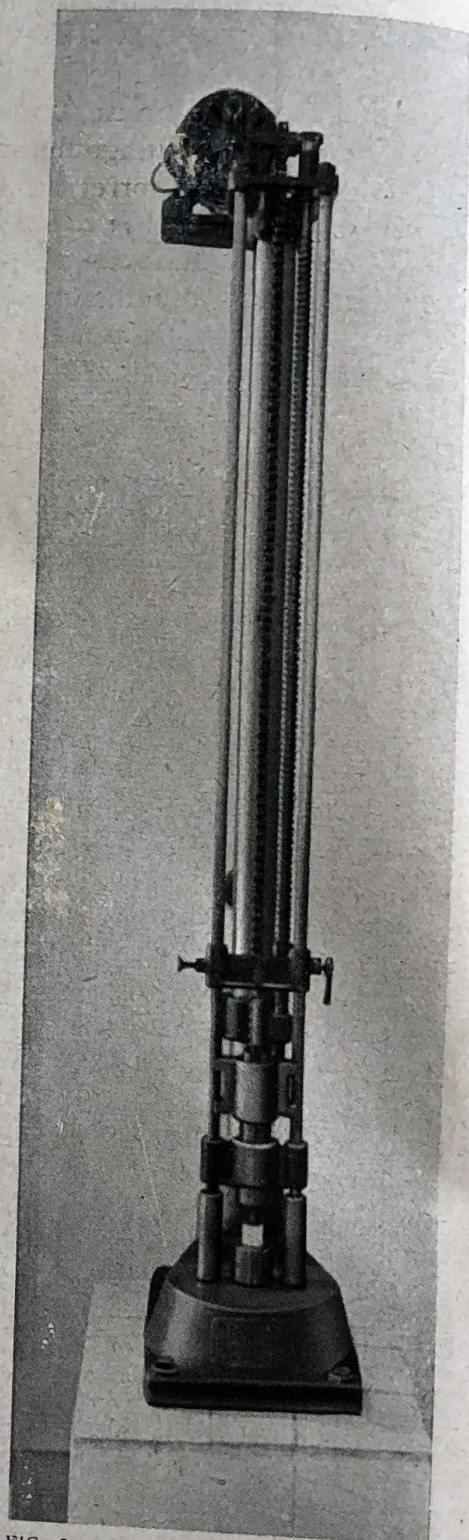



FIG. 3 - MACCHINA « PAGE » PER PROVE ALL'URTO - UNA MAZZA DEL PESO DI 2 kg. CADE DA ALTEZZE CRESCENTI DI CENTIMETRO IN CENTIMETRO SOPRA UN PROVINO CILINDRICO DEL DIAMETRO DI mm. 25 ALTO mm. 25, FINO ALLA ROTTURA DEL PROVINO.

che altre attività oltre all'esercizio del laboratorio, come la pubblicazione d'una rivista mensile di coltura e propaganda intitolata *Le Strade* e la consulenza in materia stradale a chiunque si rivolga al Touring per proporre questioni di indole tecnica ed amministrativa attinenti comunque alla viabilità. Il Laboratorio rappresenta però l'organo essenziale dell'Istituto, ed è di questo che — dopo sì lungo ma necessario preambolo — vorrei intrattenere i lettori di *Le Vie d'Italia*.

La tecnica stradale visse di ferme tradizioni per lunghissimi anni. Si può dire che tutto il secolo precedente alla comparsa dell'automobilismo non ebbe altra visione del problema stradale fuor di quella donde trassero le proprie direttive i maestri inglesi Telford e Mac Adam. Fu dunque un brusco risveglio quello dato dal rumoroso avvento del veicolo a motore sulle strade, prima pacifico ed incontrastato dominio della trazione a cavalli. Per breve tempo i tecnici ed amministratori s'illusero che fosse possibile salvare le strade dall'azione logoratrice degli autoveicoli procurando di fermare od almeno limitare lo sviluppo dell'automobilismo; ma presto si comprese l'inanità di questa previsione.

FIG. 4 - MACCHINA «DORRY» PER PROVE ALL'ATTRITO - UN CAMPIONE DELLA ROCCIA DA PROVARSI ED UN CAMPIONE DI GRANITO DI S. FIDELINO VENGONO PREMUTI DA CONTRAPPESI CONTRO UNA PIASTRA GIREVOLE DI GHISA. S'IMPIEGA COME ABRASIVO POLVERE DI SMERIGLIO CON OLIO MINERALE DENSO. IL PERCORSO È NORMALMENTE DI 10.000 m. PER OGNI PROVA.

Il torrente della circolazione automobilistica rompeva le dighe; occorreva provvedere le strade per la nuova circolazione nella impossibilità di costringere la circolazione alle esigenze d'una tecnica stradale tradizionale ed incapace d'evoluzione. Fu quindi una rapida fioritura di studi e d'esperimenti intesi a rendere le vecchie massicciate stradali atte a resistere ad azioni logoratrici molto più intense di quelle che esercitassero i veicoli trainati da cavalli. Sorsero laboratori, s'istituirono «strade sperimentali» si organizzarono Congressi Internazionali per lo studio in comune dei nuovi problemi stradali. Questi Congressi anzi possono rappresentare altrettante tappe di questo arduo cammino, dal primo di Parigi nel 1908 all'ultimo di Siviglia nel 1923. In questa viva gara mondiale, l'Italia ebbe poca parte, sia per ragione di sfavorevoli nostri ordinamenti, sia per scarsezza di mezzi, sia pel più lento sviluppo dell'automobilismo presso di noi in confronto di quello assunto negli altri principali Stati d'Europa e d'America.

L'Istituto Sperimentale Stradale del Touring rappresenta così il primo sforzo da parte italiana per seguire, se non per raggiungere, le altre più progredite Nazioni nel lavoro intensissimo diretto a creare ed a divulgare la nuova tecnica stradale. Questo è il posto, certo altamente onorevole ma di grande responsabilità, che al nostro Istituto oggi compete. Si comprende che l'opera dell'Istituto nostro è destinata ad uno sviluppo graduale, sia per necessità d'organizzazione che per ragione delle risorse disponibili.

Chi scrive, avendo avuto l'onore d'essere chiamato ad organizzare e dirigere questo Istituto, si trovò nella felice situazione di po-

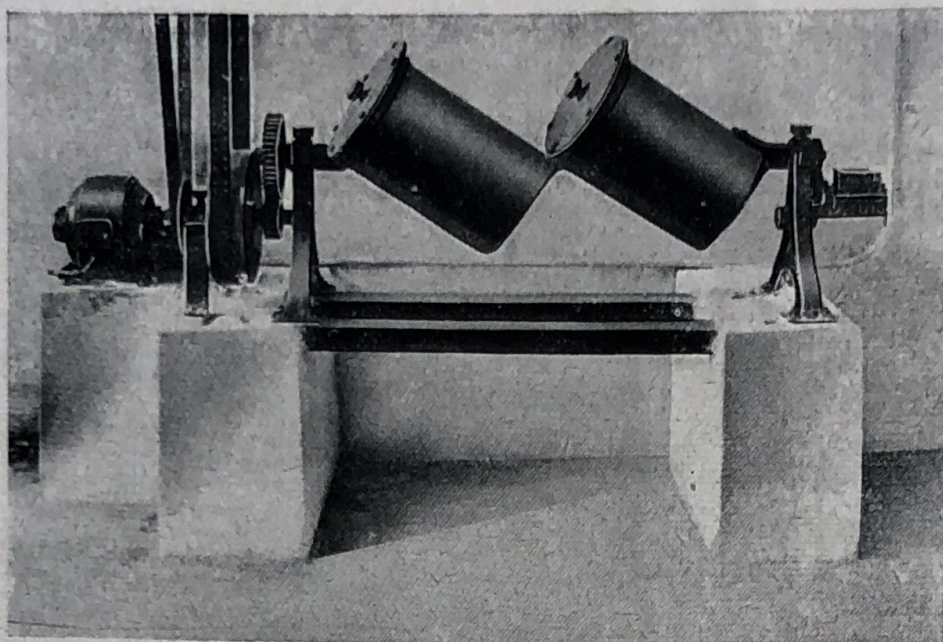



FIG. 5 - APPARECCHIO «DEVAL» PER DETERMINAZIONE DEL «COEFFICIENTE DI QUALITÀ» DEI MATERIALI DI MASSICCIATA.

terne progettare la stessa sede che così venne adattata nel miglior modo alle previste funzioni (fig. 1). Il Comune di Milano offerse gratuitamente l'area — Via Plinio 96 — nell'immediata vicinanza della Città degli Studi, vicinanza foriera di più intimi rapporti del nostro Istituto con la novella Università di Milano. La costruzione del fabbricato si svolse tra gli anni 1920 e 1921; i due anni successivi andarono occupati nell'impianto del macchinario e nell'organizzazione dei vari servizi. L'attività formale del Laboratorio data dal principio del 1924 e da quella data al giorno d'oggi andò continuamente completandosi e perfezionandosi. Sono oltre cinquecento materiali diversissimi, delle più varie provenienze, che già passarono sotto le nostre macchine di prova e costituiscono il primo nucleo d'un campionario dei materiali disponibili in Italia per la manutenzione delle nostre strade, sia urbane che esterne agli abitati. Certamente occorreranno anni di lavoro e l'afflusso di grandi mezzi perchè l'Istituto possa assumere importanza ragguardevole anche in confronto coi grandi Laboratori esteri che hanno analoghi scopi. Ma l'efficacia dell'opera sua nell'influenzare la tecnica stradale italiana sarà immediata e si può anzi affermare che già fin d'ora se ne avvertono i segni.

Prima fondamentale funzione del nostro Laboratorio doveva essere appunto la consulenza alle Amministrazioni aventi governo di strade nella valutazione e nella scelta dei materiali da impiegarsi per la formazione e manutenzione delle massicciate o delle pavimentazioni stradali.

Questi materiali sono svariatissimi, ma i principali possono ritenersi compresi nelle seguenti categorie: rocce, cementi, bitumi. A questi si limitano attualmente le prove che si eseguiscono nel Laboratorio del Touring, senza escludere la possibilità di qualche eccezione in casi particolari.

Passiamo rapidamente in rassegna le varie prove che si usano per questi materiali; e per primi consideriamo i materiali rocciosi.

1. *Resistenza alla compressione.* — Si determina con la rottura di cubetti ricavati da un blocco della roccia da sperimentarsi, mediante compressione esercitata da una potente pressa (fig. 2). La nostra pressa ha la potenza di 300 tonnellate, onde potrebbe schiacciare provini delle rocce più resistenti in forma di cubi dal lato fino a 10 centimetri. Di solito però questi cubetti hanno lato

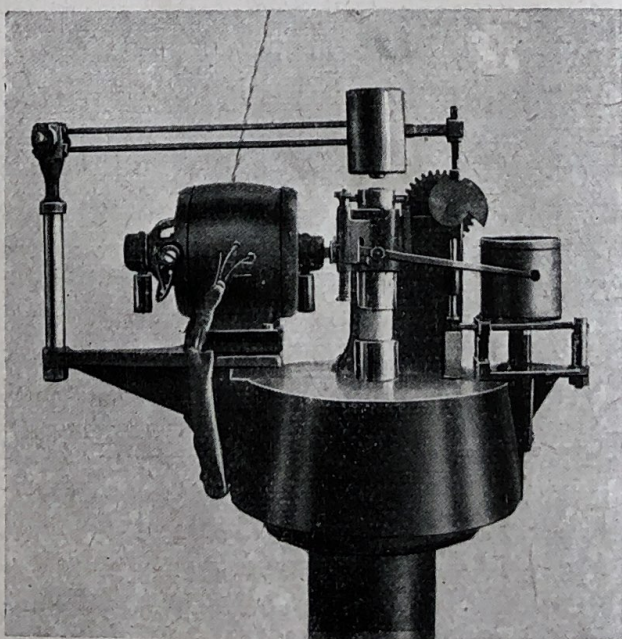



FIG. 6 - APPARECCHIO «PAGÈ» PER LA DETERMINAZIONE DEL «POTERE LEGANTE» DEI MATERIALI DI MASSICCIATA.

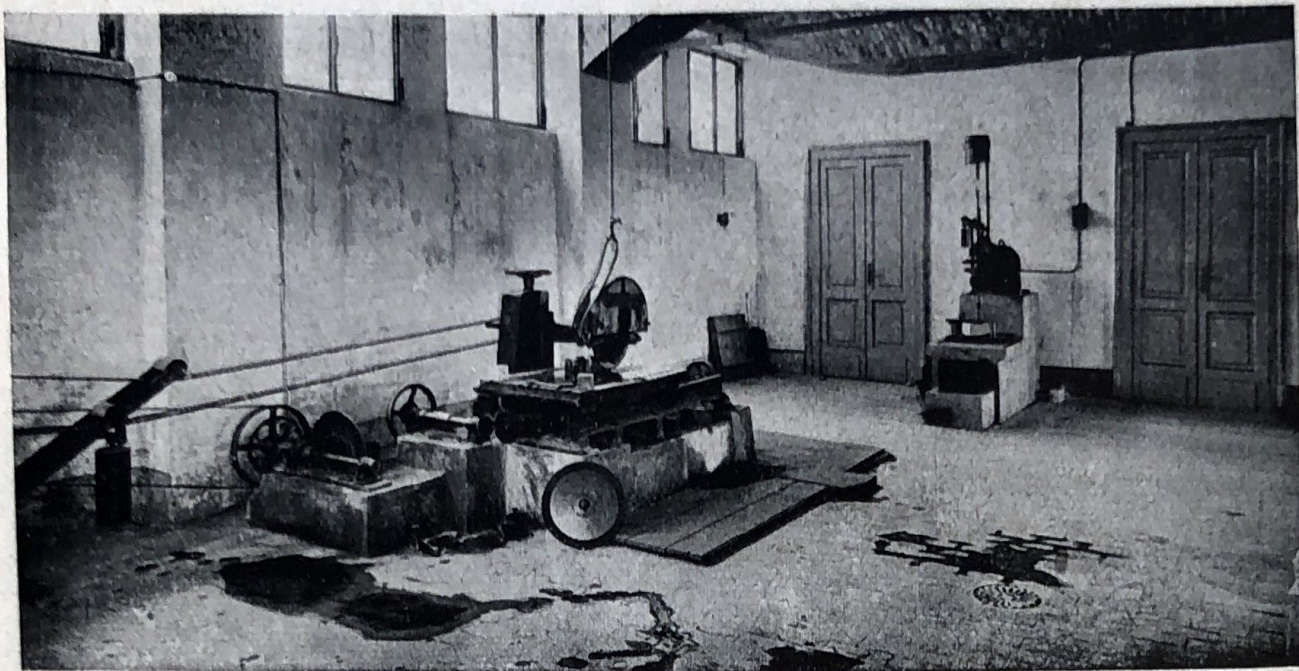



FIG. 7 - SEGA CIRCOLARE A DISCHI DI CARBORUNDUM PER PREPARAZIONE DEI CUBI E DEI PRISMI OCCORRENTI PER LA PROVA DELLE ROCCE A COMPRESSIONE ED ATTRITO.

di 7 centimetri. Questa prova si fa tanto per rocce da pietrisco quanto per rocce da pavimentazione.

2. *Resistenza all'urto.* — Si determina con la rottura di provini cilindrici (diametro di 25 mm.) sotto i colpi d'una mazza del peso di 2 chilogrammi cadente da altezze crescenti di centimetro in centimetro. Tra la mazza ed il provino è interposto un blocchetto d'acciaio terminato a superficie sferica, che funziona da percussore. L'apparecchio è rappresentato dalla fig. 3. Prova comune per materiali da pietrisco e da pavimentazione.

3. *Resistenza all'attrito.* — Si determina col logoramento di campioni di roccia premuti contro un disco di ghisa rotante rapidamente, usando inoltre d'un abrasivo costituito da polvere di smeriglio ed olio denso minerale (fig. 4). Si trattano contemporaneamente due campioni diversi, l'uno sempre costante come materiale tipico di confronto (granito di San Fidelino usato per la pavimentazione di Milano) e l'altro ricavato dalla roccia da sperimentarsi. Terminato il logoramento (generalmente 10 mila metri di percorso relativo fra disco e provini), si misurano i consumi dell'uno e dell'altro provino con grande esattezza, e si esprime la resistenza all'attrito del materiale sperimentato sotto forma di un rapporto rispetto alla resistenza del granito di San Fidelino. Prova comune per materiali da pietrisco e da pavimentazione.

4. *Determinazione del « coefficiente di qualità ».* — Questa prova si usa solamente pei materiali da massicciata, ghiaia o pietrisco. S'introducono 5 chilogrammi di materiale, accuratamente scelto e pesato, in un cilindro rotante (fig. 5) montato obliquamente rispetto all'asse di rotazione, e vi si fanno compiere 10 mila giri a velocità determinata. Nella rotazione i pezzi si logorano per urto ed attrito, producendo polvere e minuti frantumi. Si ripesa accuratamente il materiale al netto dai detriti prodotti, e la differenza tra le due pesature dà un indice della logorabilità del materiale se impiegato a formazione di massicciate. Questo indice si suole chiamare « coefficiente francese di qualità ».

5. *Determinazione del « potere legante ».* — Si usa solamente pei materiali da massicciata. Non tutti questi materiali si comportano ugualmente rispetto alla facoltà di formare una massa nella quale i pezzi risultino saldamente incastonati grazie alla ganga formata attorno ai pezzi più grossi dai detriti del materiale. Se questa ganga presenta una certa plasticità, i pezzi restano fermi, se invece la ganga è arida e sciolta, i pezzi non restano mai in posto, e la massicciata si disgrega. Ad esempio, i calcari sono generalmente molto leganti in quanto pro-

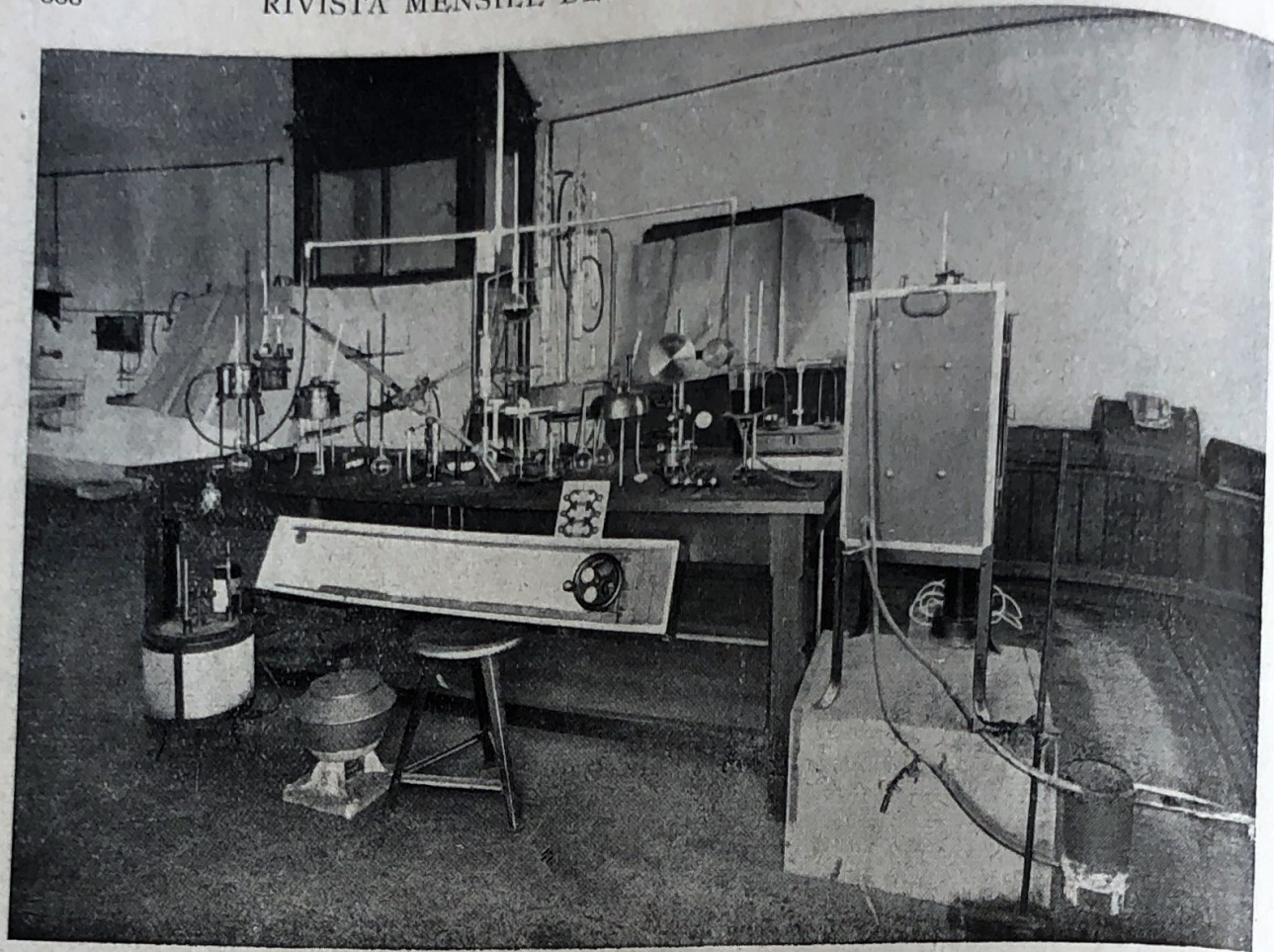



FIG. 8 - APPARECCHI VARI PER PROVE SUI BITUMI.

ducono una ganga plastica, mentre i graniti sono generalmente poco leganti in quanto producono una ganga sabbiosa ed incoerente. Si comprende che un materiale eccessivamente legante produce una massicciata facile a ridursi in fango, onde questa qualità essenziale d'un materiale da massicciata deve restare compresa entro certi limiti in relazione alle condizioni d'impiego. La determinazione di questa caratteristica si fa con un procedimento d'origine americana. In un mulino a palle si macina un determinato peso di materiale con una quantità d'acqua fissata, e se ne ricava una poltiglia, con cui si preparano dei provini cilindrici — del diametro di 25 millimetri alti 25 millimetri — entro apposita forma sotto altissima pressione. I provini, essiccati convenientemente vengono poi sottoposti ad una serie di colpi coll'apparecchio della fig. 6, nel quale il martello del peso di 1 chilogrammo cade dall'altezza di 1 centimetro. Fino a che il provino resiste, il martello rimbalza, e una matita traccia un segno sul foglio d'un diagramma avvolto sul cilindro a destra della figura, cilindro che ruota automaticamente di un piccolo angolo ad ogni colpo. Quando il provino si sfascia, il martello non rimbalza più ed il diagramma ne dà chiaramente il segno. Si sperimentano per uno stesso materiale molti provini, tenendo poi conto della media dei colpi sopportati da ciascuno.

6. *Determinazione del coefficiente d'assorbimento e della resistenza al gelo.* — Alcuni frammenti di roccia vengono tenuti per 48 ore in acqua a 25 gradi e mediante successive pesate si determina la quantità d'acqua assorbita riferendola poi all'unità di volume. Quei frammenti imbevuti d'acqua vengono poi portati in refrigerante a bassissime temperature (da 15 a 20 gradi sotto zero) indi rapidamente immersi in acqua a 25 gradi sopra zero, ripetendo queste alterazioni per dieci volte. Se un materiale è resistente al gelo, non ne risente alcuna conseguenza; altrimenti si sgretola perdendo schegge in misura maggiore o minore, prima o poi. La prova si usa pei materiali tanto da massicciata che da pavimentazione.

Una parte notevole del macchinario dell'Istituto è destinato alla preparazione dei provini di roccia, preparazione talora molto

FIG. 9 - APPARECCHI PER PREPARAZIONE DEI PROVINI DI CEMENTI.

laboriosa e costosa. Per la formazione dei cubetti e dei prismetti serve la sega circolare, a due dischi di carborundum montati sullo stesso asse, che scorgesi nella fig. 7, azionata da un motore di 11 HP. Una fresatrice parimenti a carborundum serve pel finimento esatto dei provini. I cilindretti da provarsi all'urto si ricavano dal campione di roccia mediante un trapano a corona di diamanti, una piccola sega circolare ed una levigatrice.

Tutto ciò riguarda i soli materiali rocciosi, che hanno parte principalissima nella tecnica stradale. Oggi però vanno guadagnando rapidamente d'importanza anche i materiali cementizi ed i materiali bituminosi, i quali richiedono a loro volta il più diligente studio del laboratorio.

Questo articolo diventerebbe troppo lungo se si volesse dire di tutte le prove cui si prestano codesti materiali. I bitumi specialmente meritano una trattazione apposita, tanto sono svariati gli apparecchi in uso per le prove relative (fig. 8). Qui si aggiungono solamente alcuni cenni sulle prove pei materiali cementizi, che riguardano cioè tanto i cementi quanto i conglomerati o calcestruzzi che con questi si preparano.

Pei cementi, si sogliono determinare le resistenze a trazione ed a pressione sopra provini formati con malta normale, cioè con una parte di cemento e tre di sabbia.

Ecco nella fig. 9, in fondo, la bacinella per formare la malta normale, ed accanto le batterie di pestelli per comprimere detta malta nelle forme dei provini. Per le prove a compressione, questi provini hanno forma di cubetti con lato di 7 centimetri, per le prove a trazione hanno una forma ad *otto*, con una sezione mediana ristretta della superficie di 5 centimetri quadrati.

Le prove si sogliono fare a distanza di 7 giorni e 28 giorni dall'impasto e nel frattempo i provini vengono conservati immersi in acqua. Ecco nella fig. 10, a destra, la pressa per prova dei cementi a compressione, sull'attiguo tavolo l'apparecchio per le prove a trazione.

I cementi vengono poi sottoposti a molte altre determinazioni: tempo di presa, peso specifico, finezza di macinazione, resistenza a caldo, analisi chimica. Il giudizio sulla bontà di un cemento risulta quindi dal complesso di molti elementi.

Pei calcestruzzi, accade a volte di sotto-

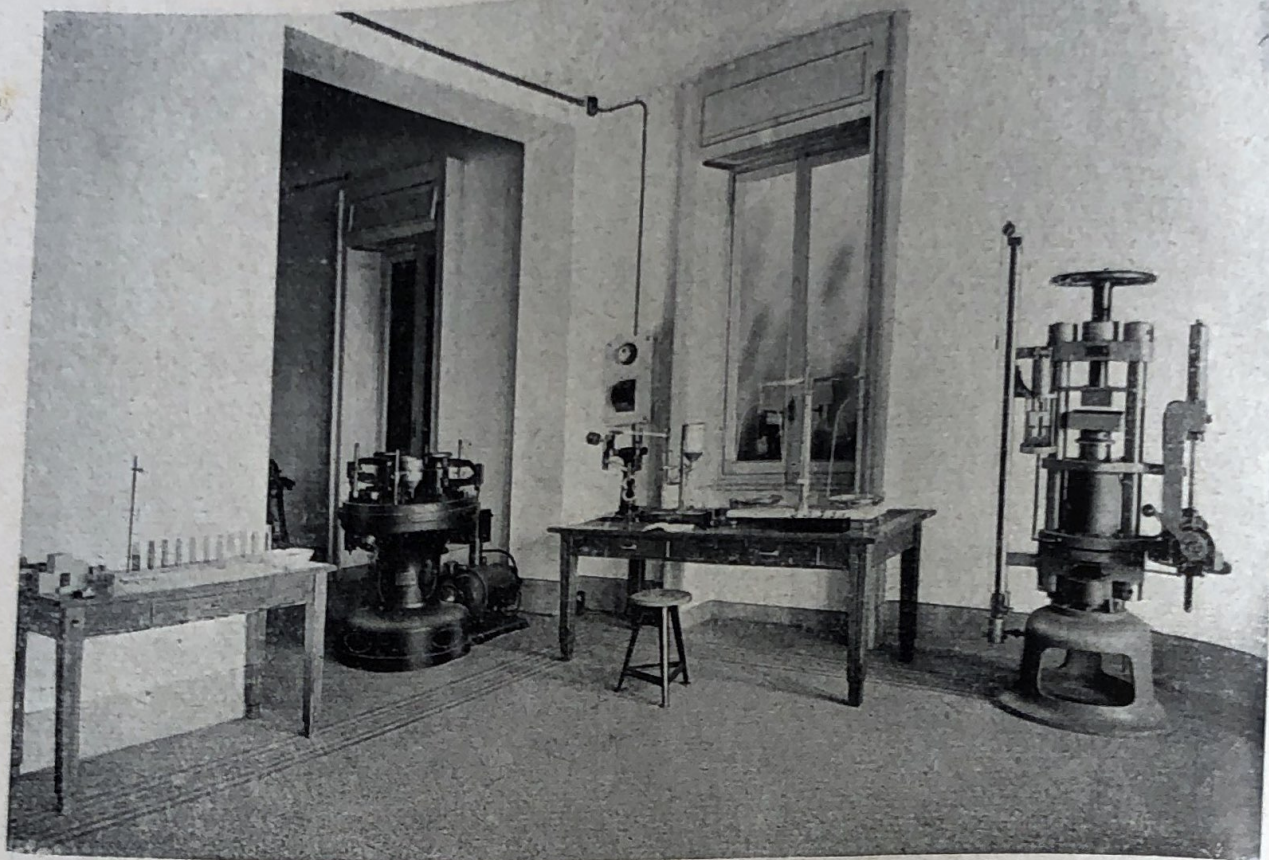



FIG. 10 - A DESTRA, LA PRESSA DA 30 TONNELLATE PER LE PROVE DEI CEMENTI A COMPRESSIONE. IN CENTRO, LA BILANCIA PER PROVE DI CEMENTI A TRAZIONE. A SINISTRA, LA MACCHINA PER PROVE ALL'ATTRITO.

porre alla compressione provini già preparati a cura degli interessati. Altre volte si preparano in Laboratorio provini di calcestruzzo secondo composizioni determinate, in relazione a ricerche determinate. All'uopo si dispone di un largo corredo di forme, talune cubiche secondo l'uso nostro, altre cilindriche secondo l'uso americano. La nostra grande pressa (fig. 2) si presta anche per prove di pressione su pezzi di punta e prove di flessione su travi orizzontali, prove queste che hanno speciale importanza per ricerche sulle caratteristiche elastiche dei calcestruzzi.

A questo punto il lettore si domanderà: A che cosa dunque approdano tutte codeste prove? In che modo rappresentano un contributo al progresso della tecnica stradale? — Domande alle quali si può dare, per via d'esempi, una qualche risposta approssimativa, chè una trattazione completa dell'argomento non sarebbe qui possibile. Supponga il lettore che un ingegnere stradale si trovi nella necessità di scegliere, fra parecchi materiali da massicciata, di cui potrebbe disporre, quello che meglio risponda alle esigenze del proprio caso. L'ideale per lui sarebbe senza dubbio di poter impiegare a titolo di prova tutti codesti materiali, l'uno accosto all'altro, per brevi tratte sperimentali, atten-

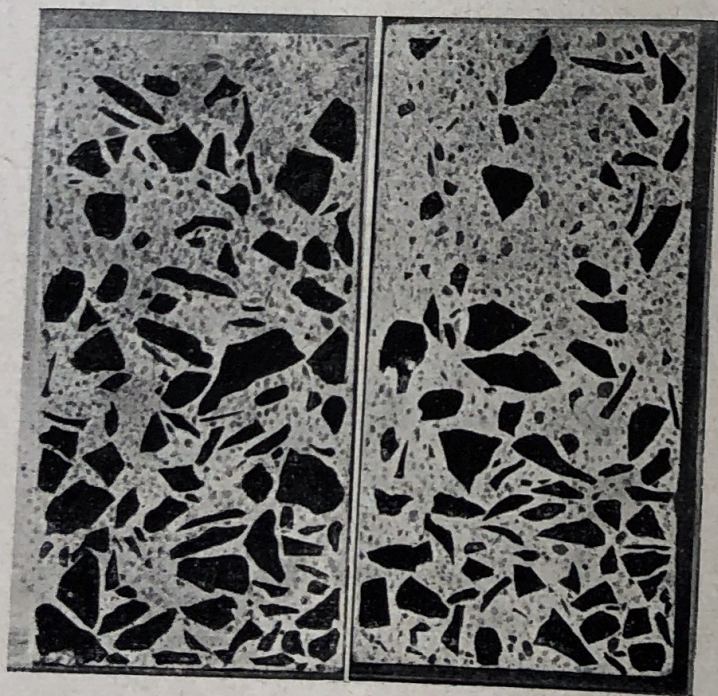
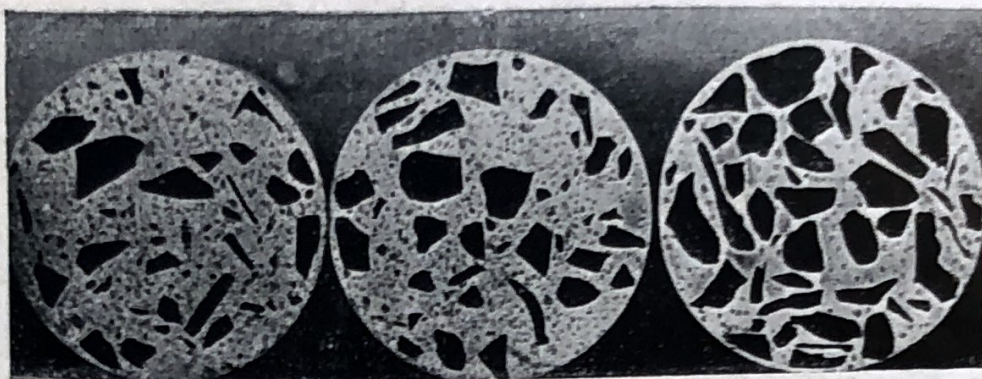



FIG. 11 E 12 - SEZIONI ASSIALI DI DUE PROVINI CILINDRICI DI CALCESTRUZZO: 11, IMPASTO NORMALE - 12, IMPASTO IRREGOLARE.

FIG. 13 - SEZIONI TRASVERSALI D'UN PROVINO CILINDRICO DI CALCESTRUZZO AD IMPASTO IRREGOLARE.

dendo poi durante alcuni anni il responso dell'esperienza per potervi fondare le proprie conclusioni. Qualcuno ha fatto e va facendo così per davvero; ma sono casi rari, i quali esigono una larga disponibilità di mezzi, di tempo e di libertà d'azione. Se questo esperimento al vero non è possibile, quell'ingegnere si troverà grandemente agevolato nella sua scelta quando dei vari materiali disponibili conoscerà tutte quelle caratteristiche le quali si possono determinare in Laboratorio: resistenza alla compressione, all'urto, all'attrito, al gelo; potere legante, coefficiente francese di qualità, durezza, composizione chimica. Sarebbe ben arrischiata l'affermazione che la conoscenza di codeste caratteristiche dispensi il tecnico stradale da qualsiasi contributo della propria esperienza e riflessione nel prendere le sue conclusioni, poichè tutti quei dati devono essere valutati l'uno per rapporto all'altro e sempre in vista delle speciali condizioni d'impiego. Ad esempio, un materiale di mediocre resistenza alla compressione ed all'urto ma dotato d'un alto potere legante può essere utilmente adottato per la massicciata d'una strada soggetta a traffico leggiero, bene soleggiata e dotata di pronto scolo; darebbe invece cattivo risultato lungo una strada a forte carreggio, a rasa campagna, in difficili condizioni di scolo. Qui potrebbe invece convenire un materiale molto resistente e dotato d'un limitato potere legante. Il tecnico di Laboratorio ed il tecnico stradale devono all'uopo reciprocamente collaborare nel trovare l'interpretazione più ragionevole delle prove sui campioni. Avviene poi in tal modo che il tecnico di Laboratorio diventi gradatamente, a misura che si moltiplicano i casi particolari passati sotto il suo esame, un buon interprete dei coefficienti di Laboratorio, e quindi un utile consulente dei tecnici stradali che gli sottopongono nuovi casi. Accade così a lui quello che accade ad un medico o chirurgo, la cui quotidiana esperienza valorizza giorno per giorno la sua preparazione scientifica.

Anche nel nostro Laboratorio si presentano talora i casi clinici: materiali la cui serie di coefficienti sperimentali rivela anomalie inesplicabili rispetto all'andamento medio delle precedenti prove su centinaia di materiali apparentemente consimili. E sono questi i casi più istruttivi, quelli che maturano l'esperienza dello sperimentatore, ed anche lo rendono più cauto nei giudizi.

Ecco appunto un caso clinico che riguarda un calcestruzzo. Si tratta di provini di una numerosa serie diretta a rintracciare la legge con cui varia la resistenza di un provino di calcestruzzo, a parità d'ogni altra circostanza, quando variano solamente le dimensioni o le forme dei provini. Se tutto va bene, le resistenze a compressione dei provini identici (generalmente quattro per ogni tipo e per ogni data di maturazione) risultano relativamente poco diverse dall'uno all'altro provino. Tuttavia accade, assai più spesso di quanto forse non si creda, di riscontrare degli scarti troppo forti, che rendono inutilizzabile tutta la serie. Da che cosa possono dipendere tali scarti? Abbiamo una volta portato sul «tavolo anatomico» alcuni provini di varia forma e li abbiamo sezionati. Si è così riconosciuto che i provini troppo deboli presentavano un impasto non uniforme, poichè il pietrisco s'era specialmente addensato in fondo alle forme, mentre nella parte superiore delle forme il conglomerato risultava troppo povero. Ciò risulta chiaramente dalle fig. 11 e 12 che rappresentano sezionati secondo l'asse un campione cilindrico di buon impasto ed uno di impasto difettoso, come pure dalla fig. 13, che rappresenta tre sezioni trasversali d'uno stesso campione cilindrico a distanze dal fondo di centimetri 5-15-25 rispettivamente a partire dalla sinistra.

FIG. 14 CAMPIONARI DI MATERIALI STRADALI ROCCIOSI GIÀ PASSATI ALLE PROVE DI LABORATORIO.

Si pensi ora all'importanza grandissima che assumono attualmente i calcestruzzi cementizi per le pavimentazioni stradali, e si comprenderà quanto importi studiare e perfezionare la tecnica relativa.

Per chiudere, questa volta, presentiamo (fig. 14) uno dei campionari pei materiali rocciosi, nei quali si conservano piccole quantità dei materiali sperimentati insieme ad alcuni dei provini relativi. Ciascun campione è munito d'un cartellino sul quale sono riportate tutte le caratteristiche determinate pel materiale relativo.

Sono ormai parecchie centinaia di campioni, che già rappresentano — a dir vero con molta irregolarità di distribuzione — le risorse del nostro Paese in fatto di materiali per la manutenzione delle strade. Inventario che permette, per la prima volta, di farsi un'idea delle grandi difficoltà contro cui deve urtare questo così importante pubblico servizio in talune regioni, specialmente meridionali. I materiali ottimi sono pochissimi, pochi i buoni, molti i mediocri, molti gli scadenti. Occorre che gli Uffici si abituino a studiare la possibilità d'impiegare materiali anche di lontana provenienza, se d'una qualità di tanto migliore da compensare col maggiore rendimento le maggiori spese di trasporto... Basterebbe questo vasto campo di ricerche e di possibili conseguenti applicazioni per giustificare ampiamente la creazione dell'Istituto Sperimentale Stradale del Touring e per meritare al suo fondatore ed al Touring la pubblica riconoscenza.

Ing. I. VANDONE

Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I.

LO SPETTACOLO DELLA PIAZZA PLEBISCITO DURANTE IL MERCATO DEGLI UCCELLI DA RICHIAMO, IL 10 AGOSTO DI OGNI ANNO.

Una terra di sagre e di battaglie: Sacile

Colui che fondò Sacile, anche se non è Antenore come presume la tradizione, dovette essere di certo un uomo di guerra: e il nucleo primitivo del paese, meglio che un asilo di preganti, il «sacellum» da cui vuolsi derivi il nome, è assai probabile che fosse un fortilizio, un «castrum».

Della rocca e delle mura che cingevano Sacile sino al secolo scorso, oggi non resta che qualche mozzicone: ma anche senza castello e senza merli la città testimonia un'origine militare, posta com'è su un isolotto formato da un curioso biforcarsi della Livenza, il bel fiume verdazzurro di cui *Le Vie d'Italia* descrissero, or non è molto, le pittoresche sorgenti.

Sacile è il primo grosso centro della provincia di Udine che si incontri venendo da Conegliano. L'assegnazione ad Udine è però soltanto amministrativa. Sacile è fiera di appartenere alla Patria del Friuli; ma i suoi caratteri etnici tengono del trevigiano e, ancor più, del veneziano. Il dialetto sacilese è forse quello che più si avvicina alla parlata della Serenissima, toltane qualche esagerazione, talora un po' sgraziata, nel troncamento di certi vocaboli.

Collocata a mezza strada fra Conegliano e Pordenone, Sacile è di solito un po' trascurata dal turista che tuttavia, quando dal ponte delle Castagne (oggi della Vittoria) o dall'arco dell'Orologio arriva in piazza Plebiscito, non sa nascondere un senso di stupore e di compiacimento.

Ampia, gaia, armonica di linee, per metà orlata di un porticato che risente l'influenza, non nell'architettura ma nella funzione, delle Procuratie veneziane, con la loggia municipale, di contro, che ha una sua signorile sobrietà di concezione, la Piazza di Sacile, senz'essere una cosa monumentale nè vantare edifici di eccezionale pregio artistico, è nel suo genere una delle più belle del Veneto.

Prima di Caporetto, sulla torre dell'Orologio che porta scolpito, dal lato verso Pordenone, un bel leone marciano, c'erano, come a Venezia, i Mori che battevano le ore, «simili a quelli homeni del campaniel de

LA VETUSTA TORRE DEI MORI COL LEONE IN PIETRA, SOTTO IL QUADRANTE DELL'OROLOGIO.

San Zuane de Rialto » (Sanudo): la campana era del 1397.

Avidi di bronzo, gli austriaci, che pur rispettarono a Sacile le lapidi ai caduti per l'Indipendenza e un busto di Garibaldi, asportarono mori e campane, rendendo muta la torre la quale, se accusa nel suo costruttore uno sviscerato ammiratore dell'architettonica veneziana, testimonia altresì ch'egli non fu nè un plagiario pretenzioso nè un imitatore irriverente.

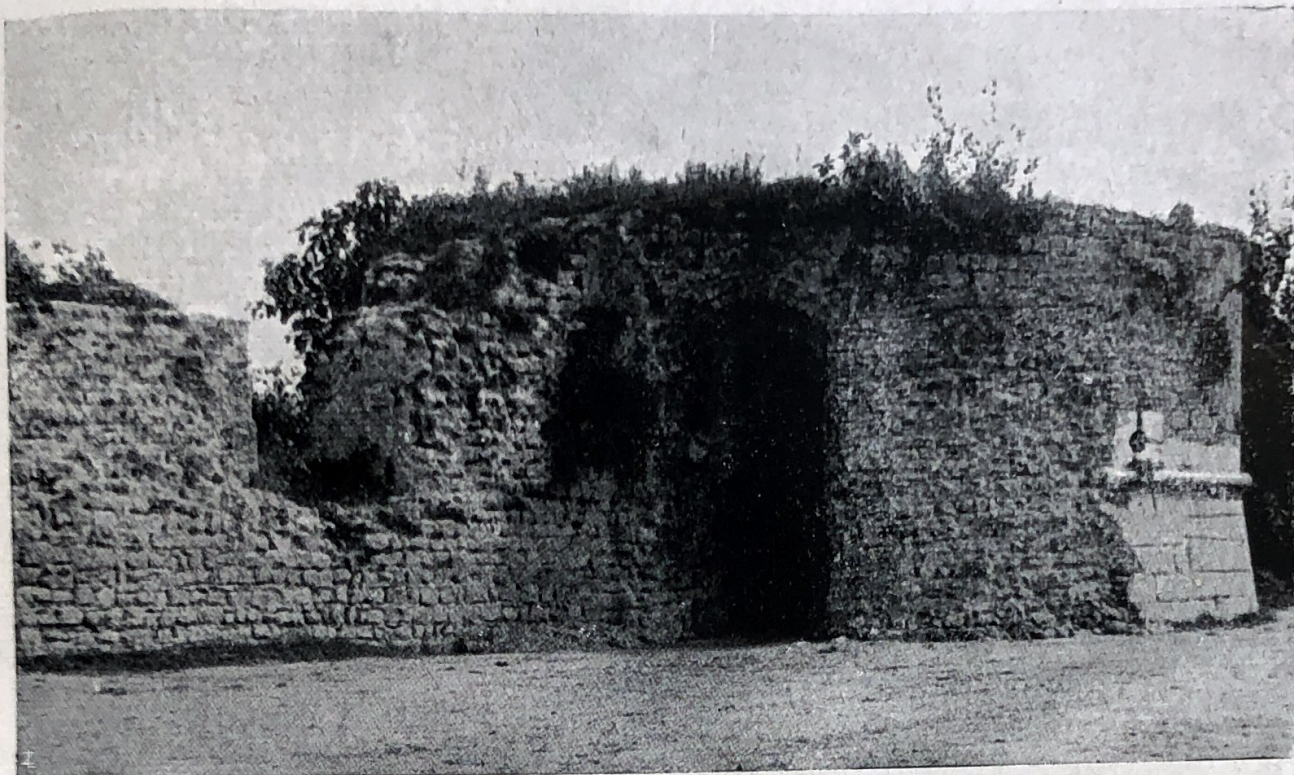
Dalla piazza bisogna prendere le « contrade » che menano alla Livenza: è sulla Livenza che si svela la personalità di Sacile.

Il fiume senza giovinezza.

Curioso fiume. Nasce si può dire in piena pianura, e dopo neppure cinque chilometri, a Sacile, è già un corso d'acqua largo e profondo. Appena nato è già adulto. Esso ignora la felicità dell'infanzia, quello scaturire limpido e capriccioso da una vena alpina, quel saltellare vispo da masso a masso, come alla ricerca del proprio sentiero e l'incamminarsi risoluto verso l'ombra fonda della vallata, e il divergere a volte, con un rivolo, tra le erbe per prestar lena a un mulino, e l'incontrarsi coi fratelli scendenti dalle altre vallate, e il veder la montagna umiliarsi nella collina e questa accompagnarlo sino al limitare della pianura e dall'ultimo poggio prender commiato con un giocondo luccichio d'ulivi.

La Livenza è un fiume senza giovinezza. Forse per questo è un fiume malinconico. Ma che fascino in quella malinconia! Dai ponti che ogni tanto interrompono il suo corso e per cui Sacile si dimentica di essere isola, si assiste al tacito fluir della corrente, di cui non s'ode nè murmure nè sciacquio. Sembra che stagni. Il suo silenzio sgomenta più che uno scroscio. Sotto quella calma ambigua di acque verdicupe, ove i salici immergono le loro stanche chiome, s'indovina il gorgo micidiale, il risucchio che afferra, che trascina, che non abbandona più.

Ciascuno dei sette ponti di Sacile ha una sua poesia. Ce l'aveva anche il maggiore, il ponte delle Castagne, quando scavalcava il fiume col suo arco slanciato e aveva le spal-

LA LIVENZA DAL "CAMPO MARZIO".

CIÒ CHE AVANZA DEL "CASTEL VECCHIO", COSTRUITO NEL 1000 E RIEDIFICATO NEL 1400.

liere alte, da cui per veder l'acqua bisognava, noi piccoli, farsi sollevare dai grandi. Oggi, al posto di quello che i nostri in ritirata dovettero far saltare nel 1917, c'è un'atroce passerella in cemento, che s'intitola alla Vittoria. Ma il ponte della Pietà, il ponte di Sant'Odorico, il ponte dei Mori conservano intero il loro fascino. Di là vedi la Livenza sbucare da un folto di ramaglia e venirti incontro lenta e pigra, con la stanchezza delle acque che vengono di lontano, che hanno lottato contro ostacoli d'ogni natura ed ora, trovato un letto piano, camminano riposando. Ti volti verso l'abitato, e vedi Venezia e le Fiandre. Se lambe gli zoccoli muscosi di palazzo Biglia o i marmi della chiesetta della Pietà, la Livenza è un «rio» a cui mancano soltanto le gondole o un placido canale di Bruges o di Malines, di quelli che hai conosciuto in qualche vecchia e squisita stampa fiamminga.

Il Giardino dello Stato Veneto.

Il paesaggio, col Monte Cavallo dal bizzarro profilo tricuspide, inquadra mirabilmente il bel fiume sacilese: onde non fa meraviglia l'elogio di quello storiografo, diremo così, espansivo che chiamò Sacile «Giardino dello Stato Veneto».

Certo la patria di Girolamo, il prode capitano che s'immortalò a Famagosta a fianco di Marcantonio Bragadino, fu prediletta dai Signori della Serenissima, che a Sacile, a Caneva, Polcenigo trascorrevano le loro villeggiature. In quei tempi, cioè sino alla caduta della Repubblica, si andava a Sacile con le barche, risalendo la Livenza: oggi il fiume è navigabile soltanto sino a Portobuffolè e non si vuole affrontare risolutamente il problema di restituire alla navigazione il tronco superiore, per quanto Sacile abbia dimostrato — recentemente anche a mezzo di una dotta monografia del suo segretario comunale Giuseppe Marchesini — che con poche e non molto costose opere è possibile render la Livenza navigabile sin quasi alla sorgente.

Nel suo *Itinerario per la terraferma* del 1483 Marin Sanudo ci fa conoscere che sino d'allora era rinomata un'altra caratteristica di Sacile. «El Retor à pocho da far et pocha utilità: il protetor è San Nicolò, et ha una bella chiesa, benissimo officiada.... alozamo nel borgo ch'è bellissimo in una hostaria del Bo, perchè in Sazil sono bone et perfete hostarie». Naturalmente le locande di Sacile, fra cui è popolare quella di Micheletto che fu anteguerra acclamato campione ciclistico, derivano la loro nominanza dal-

IL PALAZZO CARLI: VUOLSI CHE SIA STATO COSTRUITO PER CATERINA CORNARO, AVANTI CHE SI STABILISSE DEFINITIVAMENTE AD ASOLO.

l'« amabile » delle colline di Caneva e di Fiaschett e dal « raboso » delle basse, Gaiarine, Vistorta, Resteggia, tutte località che danno larghe soddisfazioni ai viticultori. Poi vien la « polenta e uccelli », il piatto nazionale dei sacilesi.

Caccia e uccellanda sono in gran voga in tutta la plaga. A pochi chilometri da Sacile, a nord della linea ferroviaria, cominciano le grandiose brughiere di Fontanafredda e di Aviano.

Le uccellande sono scaglionate ai margini della brughiera e fanno, specialmente in ottobre, il mese delle allodole, delle retate fantastiche.

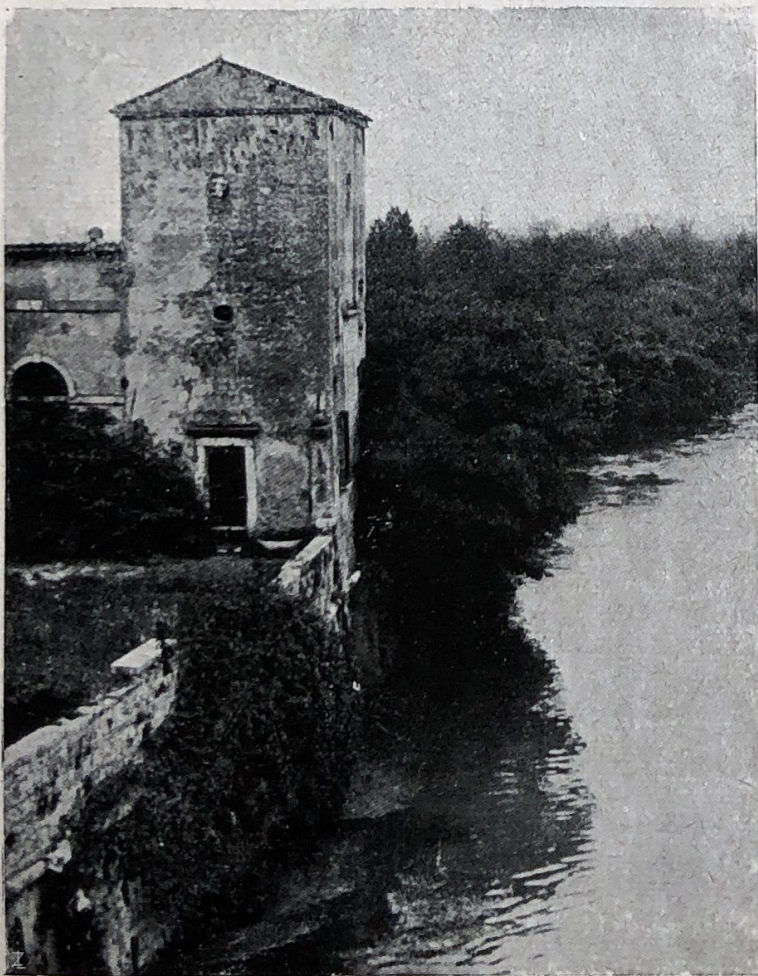
La storica fiera degli uccelli.

La stagione, che finisce a San Martino, si inaugura ufficialmente il 10 agosto, con la decantata fiera di San Lorenzo, dedicata esclusivamente alla compravendita di uccelli da richiamo e di attrezzi da uccellanda (reti, panioni, trappole, lacci, vischio ecc.). Questo caratteristico mercato ha origini antichissime: il 18 marzo 1351 — scrive Italico Nono, un cultore di cose patrie, nella sua pregevole monografia « Sacile e le castella del Livenza » — il Patriarca Nicolò confermava il privilegio per il suddetto mercato che viene tuttora mantenuto e che dal 1910 fu convertito in una festosa sagra, con gare, accademie di chioccoli e zufoli, con temi a svolgimento fra i quali è quello di modulare, con gli appositi strumenti, non solo i versi degli uccelli più comuni, ma anche le varie intonazioni che i trilli e i gorgheggi assumono in relazione agli stati d'animo dei singoli pennuti.

L'anno scorso il dì di San Lorenzo cadde di domenica: di qui un concorso anche maggiore di... competenze, e non solo dai centri fini-

LUNGO IL FIUME DEL SILENZIO...

timi, ma da Padova, da Bergamo e persino da Milano. Dinanzi ai banchetti, dove gli espositori schierano le specialità più ricercate per l'aucupio — « i tordi bottacci, che vincono nel canto boschereccio le modulazioni del flauto, i fringuelli assordanti, gli ortolani placidi e flebili, i merli che zufolano come monelli, le stridule cingallegre, le pispole sibilanti », secondo la gustosa e... dotta classificazione di Renato Simoni — si adunano a crocchi gli intenditori che ascoltano, discutono, sentenziano, con la gravità di commissioni peripatetiche in un concorso governativo. Nel pomeriggio l'areopago si trasferisce nella sala del teatro, per giudicare non più gli uccelli, ma gli uccellatori: questi si cimentano, sempre con grande serietà, in modulazioni che imitano il canto degli alati, « lasciandosi talora — dice ancora argutamente Simoni — tanto trasportare dall'entusiasmo professionale che, dimenticando il luogo dove sono, fanno l'atto di tirare lo spauracchio o il contrappeso dei copertoni, come se si trovassero davvero nella loro capannuccia alla tesa ».

LA LIVENZA DAL PONTE DELL'OSPEDALE.

LA TORRETTA DEL PALAZZO FLANGINI, OVE SOGGIORNARONO CARLO V, ENRICO VI, PAPA PIO VI E NAPOLEONE BONAPARTE.

Ma è ora che diamo un rapido sguardo alle cose artistiche di questa sorridente città, la predilezione della quale gli antichi veneziani vollero attestare con un motto — « urbs dilecta » — che il Comune riporta, col leone « in moleca », sul gonfalone civico decorato della Croce di guerra.

Curiosità d'arte e di storia.

L'arte è rappresentata a Sacile assai degnamente dalla Chiesa Arcipretale di San Nicolò, ricostruita a due navate sul finire del 400 dai Capimastri Antonio e Beltrame da Como e restaurata — scrive il Nono nella citata monografia — nel 1836 e anche recentemente non senza che perdesse del suo semplice ed armonico carattere architettonico. Il cam-

GLI ASPETTI DELLA LIVENZA: UN "RIO" DI VENEZIA A CUI MANCANO SOLTANTO LE GONDOLE.

panile, dalla linea svelta ed elegante, si ritiene cominciato nel 1568. I combattimenti del novembre 1917 e dell'ottobre 1918 lo danneggiarono alquanto: esso però potè venir restaurato e restituito alla sua primitiva forma. Non eguale fortuna toccò invece all'edificio del Monte di Pietà, risalente al 1560 e sino al 1917 attiguo al palazzo comunale. Il 7 novembre di quell'anno, nel giorno in cui i germanici entravano a Sacile, una bomba d'aeroplano lo incendiò: più tardi gli austriaci lo abbatterono e i grossi blocchi di pietra d'Istria che ne costituivano il porticato vennero dai frantoi ridotti a breccia per la manutenzione delle strade!

Il palazzo comunale, cui già accennammo, è del 500: nel 1785 il piano superiore di esso fu ridotto a teatro, che ora però non può più funzionare come tale; si sta quindi studiando il modo di renderlo nuovamente atto ad accogliere la residenza municipale.

Degli edifici privati — come ci apprende il Nono — il più notevole è il palazzo Flangini (ora Biglia), al principio di Borgo Ricco: « maestoso, signorile anche nelle diverse sue adiacenze, con dipinti della Scuola di Paolo Veronese, e pregevolissimi stucchi, ma assai deteriorato oggi, causa l'abbandono biasimevole in cui venne in questi ultimi tempi lasciato. Soggiornarono in esso pontefici e sovrani di passaggio: Carlo V nel 1532, Enrico III re di Francia nel 1574, papa Pio VI nel 1782 e Napoleone Bonaparte nel 1797 ».

Basterebbero questi nomi per dare un'idea dell'importanza storica di Sacile, la cui fisionomia dovette mutare più volte, nel corso dei secoli, per adattarsi alle esigenze militari dei tempi.

« Nei primordi del secolo XIV — dice ancora il Nono — Sacile aveva due porte oltre a quella che dalla *città* metteva al *porto*, dalle quali diramavansi due *borghi*, uno verso il Friuli, denominato *Borgo Ricco* (oggi detto *borghetto*), l'altro verso la Marca Trevigiana chiamato *Inferiore*, poi di *San Gregorio*, dalla chiesa che sorge a metà di esso, e oggi semplicemente il *Borgo*: e il Livenza scorreva appiè delle loro mura attraversandoli con sue piccole diramazioni in modo che il paese veniva diviso in cinque isole unite da ponticelli in legno: la prima porta sorgeva dove ora evvi il torrione di casa Sartori, la seconda dove esiste ancora il ponte

IL CANALE DELLA PIETÀ. NELLO SFONDO IL « LEON D' ORO » DOVE NEL 1822 PERNOTTÒ SILVIO PELLICO IN VIAGGIO VERSO LO SPIELBERG.

secco (cioè al principio del *borgo* occidentale)... Devesi ritenere che la chiesa e l'antichissimo castello le cui rovine diconsi ancora *Castel Vecchio* venissero costrutti quasi

PESCA COLLA RETE NELLA LIVENZA.

contemporaneamente in un'isola naturale del Livenza e che l'attigua terra fosse circondata ad arte con una diramazione del medesimo fiume ».

La rocca sacilese si ritiene sia stata abbattuta dai Turchi sul finire del secolo decimoquinto: le mura invece furono demolite in diverse riprese: l'ultimo tronco, a nord della torre dei Mori, fu spianato una quindicina d'anni fa, e il provvedimento suscitò discussioni vivissime.

L'importanza militare di Sacile non fu tuttavia menomata dallo scomparire delle opere difensive; tutti gli eserciti che manovrarono nel Friuli considerarono la Livenza come un ostacolo da sfruttare in sommo grado e Sacile come il perno di ogni movimento che alla Livenza si appoggiasse.

La battaglia di Sacile del 1809.

Del periodo napoleonico c'è una battaglia che s'intitola da Sacile: quella del 16 aprile 1809, fra il Vicerè Eugenio di Beauharnais con 45.000 uomini dell'esercito d'Italia e lo Arciduca Giovanni d'Austria con 70.000 uomini dell'armata imperiale.

Mentre sul Danubio le sorti volgevano favorevoli al Bonaparte, la situazione in Italia era tutta a vantaggio degli austriaci. L'Arciduca Giovanni scendendo dalla Carniola attraverso il Predil era riuscito, il 10 aprile, a raggiungere l'alto Isonzo, donde per Caporetto e Cividale s'era congiunto, ad Udine, colle colonne fatte istradare dalla Pontebbana.

Il principe Eugenio, che non si aspettava una così rapida discesa, si trovò a dover fronteggiare il nemico avendo le otto divisioni sparse un po' dappertutto, da Osoppo sino all'Adige. Ciononostante decise di affrontare l'avversario colle cinque divisioni che era riuscito a riunire in tutta fretta.

Il 15 aprile i francesi e gli italiani del corpo d'esercito vicereale erano respinti da Pordenone: Eugenio di Beauharnais venne così a trovarsi in una situazione oltremodo critica, con un fiume profondo e di difficile guado alle spalle. Non c'erano che due vie da scegliere: o tentare la ritirata dalla par-

IL CAMPANILE DEL DUOMO, LESIONATO DAL CANNONE: IL 31 OTTOBRE 1918 FU CONTROBATTUTO A FUCILATE DAI NOSTRI CH'ERAN SALITI SUL VICINO CAMPANILE DI SAN GREGORIO.

te di Polcenigo, superando la Livenza alle sorgenti, o muovere alla controffensiva, coprendo ad ogni buon conto i ponti di Sacile. Egli si attenne al secondo partito.

L'indomani 16 aprile si combattè sei ore tra Fontanafredda e Brugnera, con esito propizio agli austriaci. Verso sera le truppe del vicerè, minacciate d'aggiramento dalla cavalleria imperiale, iniziarono il ripiegamento: la ritirata divenne disastrosa allorchè al ponte di Brugnera un generale francese ordinò di tagliare il solo passaggio che rimaneva sul fiume, mentre una divisione napoleonica, la Severoli, tutta composta di italiani, stava effettuando il trasbordo. Tremila fra morti e feriti e altrettanti prigionieri costituiscono il bilancio di quella battaglia, dopo la quale Napoleone infuriato avrebbe minacciato di togliere al Beauharnais il comando dell'esercito d'Italia.

Due gloriosi episodi.

Sacile tornò a far parlare di [illegible] nella storia delle operazioni il 7 nove[illegible]bre [illegible]7 e il 31 ottobre 1918. I due fatti d'[illegible]mi e[illegible]ro identici scopi e caratteri. Ne[illegible] prim[illegible] [illegible]urono i nostri che, fatti saltare i po[illegible]i, te[illegible]rono di trattenere gli austro-tedeschi per al[illegible]e ore: nel secondo furono i resti «di quello che fu uno dei più potenti eserciti del mondo» che per un giorno tennero in iscacco fanti britannici e bersaglieri italiani.

Gli inglesi, risalendo da Conegliano lo stradale napoleonico, giunsero nelle prime ore del mattino all'ingresso di Sacile: e qui trovarono il nemico saldamente trincerato dietro una barricata di tronchi abbattuti. Disponeva anche di un pezzo d'artiglieria. Con quattro colpi bene aggiustati il pezzo fu mandato colle ruote all'aria e la barricata fu demolita: allora inglesi e italiani infilarono di corsa il *borgo,* mentre dalle case uscivano gli abitanti con lacrime di gioia agli occhi. Ma al ponte delle Castagne, che immette nella piazza, gli inseguitori dovettero arrestarsi. Gli austriaci erano riusciti a far saltare la passerella di legno che avevano costruito al posto del ponte da noi demolito: e dai tetti della piazza tenevano sotto il fuoco delle mitragliatrici i passaggi.

Per tutto il pomeriggio continuarono i tentativi di forzare il fiume, ma fu giocoforza attendere la notte. Servendosi di materassi requisiti nelle camere e gettati nel groviglio delle travature, gli inglesi e i bersaglieri riuscirono finalmente a scavalcare il ponte e a penetrare nella Piazza. Gli austriaci furono inseguiti nelle case, catturati sui tetti, scovati nelle cantine. Quindi la marcia riprese verso Udine.

Alle guerre dell'indipendenza la città ha dato fior di soldati: c'è in Piazza, sotto la Loggia, una lapide che tramanda alla riconoscenza i nomi di quelli caduti sino al '66. Essa porta un'iscrizione le cui parole finali non si leggono senza meditare. «Deh voi sì concordi — nel morir per la Patria — insegnateci a vivere almeno — concordi per essa».

Il monito non potrebbe esser più suggestivo. Sacile, che di tante guerre conobbe gli orrori, ha creato la formula più espressiva per riassumere il sacro impegno dei vivi.

CESCO TOMASELLI.

(Fot. appositamente eseguite da E. Fiorioli della Lena, Venezia. - Riproduzione vietata).

VEDUTA DEL COLLE DI FIESOLE DALL'OSSERVATORIO ASTRONOMICO DELL'ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE DI FIRENZE (DISTANZA IN LINEA D'ARIA km. 4.150).
La fotografia in alto a destra è presa con obbiettivo normale, la seconda è stata presa dallo stesso punto con teleobbiettivo nel cui campo è rimasta la parte che nella fotografia normale è racchiusa da un quadrato.

COSE, LUOGHI, MONDI FOTOGRAFATI A DISTANZA

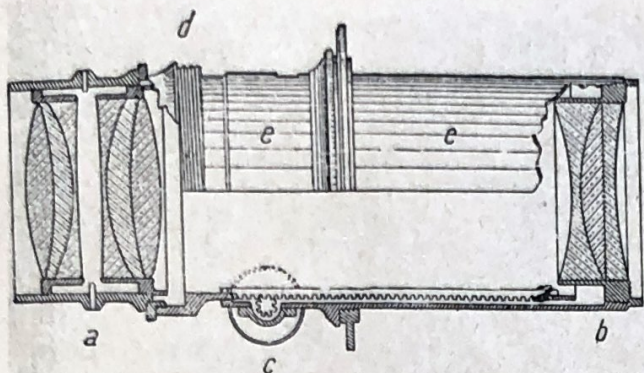
QUANDO si vuole fotografare ed avere colla fotografia un risultato tale che, chi guarda la positiva, abbia un'impressione simile a quella che normalmente della stessa cosa si ha con la visione distinta, occorre che la macchina fotografica porti un obbiettivo, con una distanza focale uguale alla distanza della visione distinta, cioè di circa 25 cm.

Ne consegue, che per avere di un dato panorama un'immagine a volta a volta più grande, occorrerebbe impiegare obbiettivi a fuoco sempre più lungo. Ma ciò, buono in teoria, sarebbe di imbarazzante se non impossibile attuazione pratica, per le enormi dimensioni che verrebbe ad assumere l'apparecchio, e anche perchè non risolverebbe con i voluti requisiti il problema.

Di questo si occuparono il La Marmora, il De Candia, il Laussedat, e lo risolsero studiosi come il Dallmayer, il Miethe e lo Steinheil, che idearono il teleobbiettivo.

Il teleobbiettivo, sul quale si fonda tutta la telefotografia (basato sul principio del Dallmayer, e come lo ha costruito il prof. Roster, sul campione del quale, con l'oculata assistenza del colonnello Tardivo, sono stati eseguiti gli apparati in uso presso il nostro esercito) si compone (fig. in alto di pag. 903) di un elemento *anteriore positivo*, costituito da una lente o da un sistema di lenti (*a*) a foco corto, e di un elemento *posteriore negativo*, costituito da una lente o da un sistema di lenti divergenti (*b*).

I due elementi sono montati all'estremità di due tubi scorrenti uno entro l'altro, mediante un regolo dentato.

L'elemento positivo (fig. in basso di pagina 903), dà l'ordinaria fotografia, piccola, che rappresenta il terreno in lontananza

SCHEMA DI UN TELEOBBIETTIVO.
a - elemento anteriore positivo.
b - » posteriore negativo.
c - vite a cremagliera per avvicinare o allontanare i due sistemi.
d - vite d'incastro.
e - frammento del tubo esterno.

(*m n*), e l'immagine della posa fotografata viene ripresa dall'elemento posteriore, che la restituisce rovesciata e ingrandita (*N M* e *N' M'*), ottenendo l'ingrandimento con lo spostare per mezzo dell'allungamento della camera, il piano su cui deve formarsi l'immagine data da tale combinazione.

Un elemento positivo (*a*) darebbe di *m n* solo la immagine *n' m'* oppure *N M*. Inserendo dietro di esso l'elemento negativo (*b*) la immagine può raggiungere le dimensioni fino a *N' M'*.

Ponendo esattamente a foco sul vetro spulito l'immagine così ottenuta, si potrà impressionare la lastra che verrà introdotta al luogo del vetro smerigliato.

La telefotografia che si osserverà sul vetro spulito, varierà in ragione di diversi elementi; alcuni di carattere tecnico meccanico, altri di carattere generale, come la luce, le condizioni di ambiente, lo stato atmosferico. Nel primo caso è da tener conto che la messa a foco dell'immagine ingrandita, dipende dalla distanza che separa i due sistemi: l'anteriore e il posteriore.

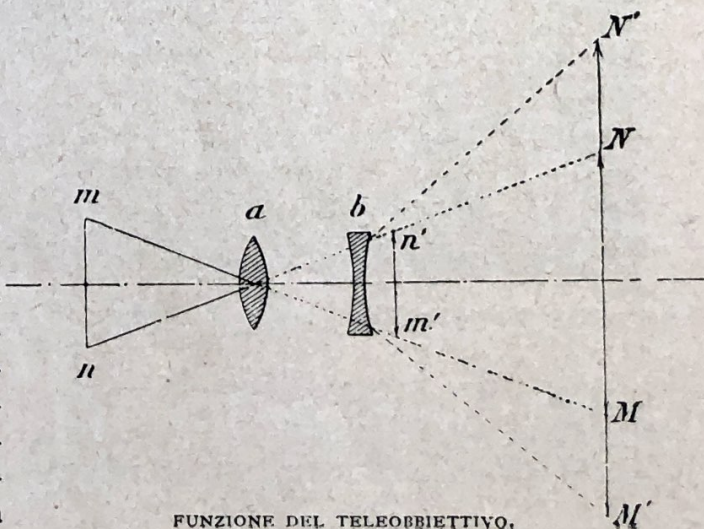
Più il foco dell'elemento positivo è lungo, più i due sistemi debbono essere allontanati. Dovranno essere sempre allontanati, quanto maggiormente è corto il foco dell'elemento negativo, perchè per ragione inversa aumenta quello dell'elemento positivo. Se invece allunghiamo la camera oscura per ottenere un maggiore ingrandimento, i due sistemi dovranno essere ravvicinati. In merito poi al paesaggio da fotografare, è da osservarsi che gli elementi dovranno essere allontanati quanto più il soggetto è vicino. Tale spostamento si eseguisce con apposita vite a cremagliera, che fa scorrere i due sistemi entro un unico tubo esterno.

La bontà di una telefotografia, eseguite tutte le operazioni meccaniche di messa a posto, dipende anche da condizioni fisiche. Una prova nitida, e possiamo dire artistica, richiede, specie quando si opera a grandi distanze, atmosfera limpida, luce favorevole, in modo che si presentino i rilievi formati dalle ombre, e poca umidità nell'aria. Così in condizioni favorevoli, si ottengono magnifici risultati anche a una distanza di 20 km.

Le applicazioni di tale sistema? Molte, svariate, adatte per gli scopi più diversi, turistici, militari, scientifici.

Già anche i turisti possono a loro agio fare della telefotografia applicando il teleobbiettivo ai loro apparecchi, che di massima sono suscettibili di allungamento. Ciò non è per ora molto in uso, ma quando tale applicazione sarà più comoda e generalizzata, allora saranno appagati anche i desideri oggi insoddisfatti del forte alpinista, che dalla vetta raggiunta abbraccia i più sconfinati orizzonti.

La telefotografia vera e propria richiede una certa complessità di mezzi per la mole degli strumenti, e per le necessità logistiche, che obbligano a fare una vera, per quanto piccola spedizione fotografica, coi suoi attendamenti, tali da costituire un «camping» vero e proprio. Le necessità logistiche, aumentano in proporzione del terreno che si vuole fotografare, e del punto di stazione dove ci si vuol porre. In Italia la telefotografia, intesa nel senso più classico e puramente tecnico, data la natura del terreno, è essenzialmente «alpina».

Essa ha, per ora, applicazione più spe-

FUNZIONE DEL TELEOBBIETTIVO.

Al centro: un teleobbiettivo. - *In basso:* l'apparato telefotografico durante il montaggio. - *In alto:* l'apparato in funzione durante la presa di una telefotografia.

cialmente di carattere militare, con prevalenza nelle zone di confine. Già rese enormi servizi nella guerra, che per il suo carattere di posizione richiedeva una indagine ed un'analisi del terreno assai accurata e minuziosa, tale da rilevare o definire trincee,

ricoveri, osservatori, batterie, depositi, e quant'altro del genere. La telefotografia può anche servire a documentare i particolari artistici che non siano a troppo comoda portata dello amatore, come cupole e altri elementi architettonici di monumenti, che non si potrebbero fotografare da conveniente distanza.

Può servire per fotografare alcuni episodi di vita animale, nei casi in cui la ferocia delle bestie non permetta l'avvicinarsi del fotografo..., o in quelli nei quali, per la timidezza dei fotografandi, come nel caso degli uccelli, l'operatore rischierebbe facilmente di rimanere senza soggetto.

(fot. Oss. M. Wilson)

Fotografia della Luna presa dall'osservatorio di Monte Wilson (California) col 100 pollici (riflettore con lo specchio di m. 2.50 di diametro) distanza focale eguale a m. 40.

***

Ora, qualunque sia il soggetto telefotografato, ne risulterà un ingrandimento, il cui valore si misura a diametri: p. es. 15, 20, 25 diametri, e la cui valutazione si potrà riferire in confronto all'immagine piccola ottenuta col solo elemento positivo, o in confronto alla grandezza apparente del soggetto, come l'apprezzano i nostri occhi, oppure in confronto alla grandezza di una immagine data da un obbiettivo la cui lunghezza focale sia uguale all'allungamento della camera.

Nel primo caso sapremo di quanti diametri sarà il nostro ingrandimento, col dividere la misura lineare dell'ingrandimento, per la misura lineare della piccola immagine; misure prese su punti ben definiti e comuni. Per il secondo caso, dobbiamo ricordare che la distanza della visione distinta è cm. 25. Se il nostro teleobbiettivo ha una distanza focale di 20 cm. e un particolare, p. es. una casa, misurata dalla fotografia dell'elemento positivo risulta di 4 mm., la formula $\frac{4 \times 250}{200} =$ mm. 5, darà l'altezza della casa sull'immagine ottenuta in egual condizioni, con un obbiettivo di 25 cm. di distanza focale. Allora se su l'ingrandimento la casa misurerà 62 mm., si avrà che il valore dell'ingrandimento in diametri, rispetto alla grandezza apparente del soggetto, sarà dato da $\frac{62}{5} = 12{,}40$.

Se poi si vuol sapere il valore dell'ingrandimento nel modo indicato dal terzo meto-

do, non si farà che seguire il secondo metodo, sostituendo al valore di 25 cm. il valore dell'allungamento della camera. Il primo metodo è il più semplice e quello che meglio appaga l'occhio col confronto delle due immagini.

Infine, qualunque sia il genere delle applicazioni telefotografiche che si vogliono trattare, occorre avere una grande cautela nel mettere esattamente a foco una immagine data dal teleobbiettivo. Si pensi che l'immagine è scarsamente illuminata rispetto al suo ingrandimento e che il foco è compreso in limiti molto ristretti. Maggiore è l'ingrandimento, e maggiore è la difficoltà della messa a foco.

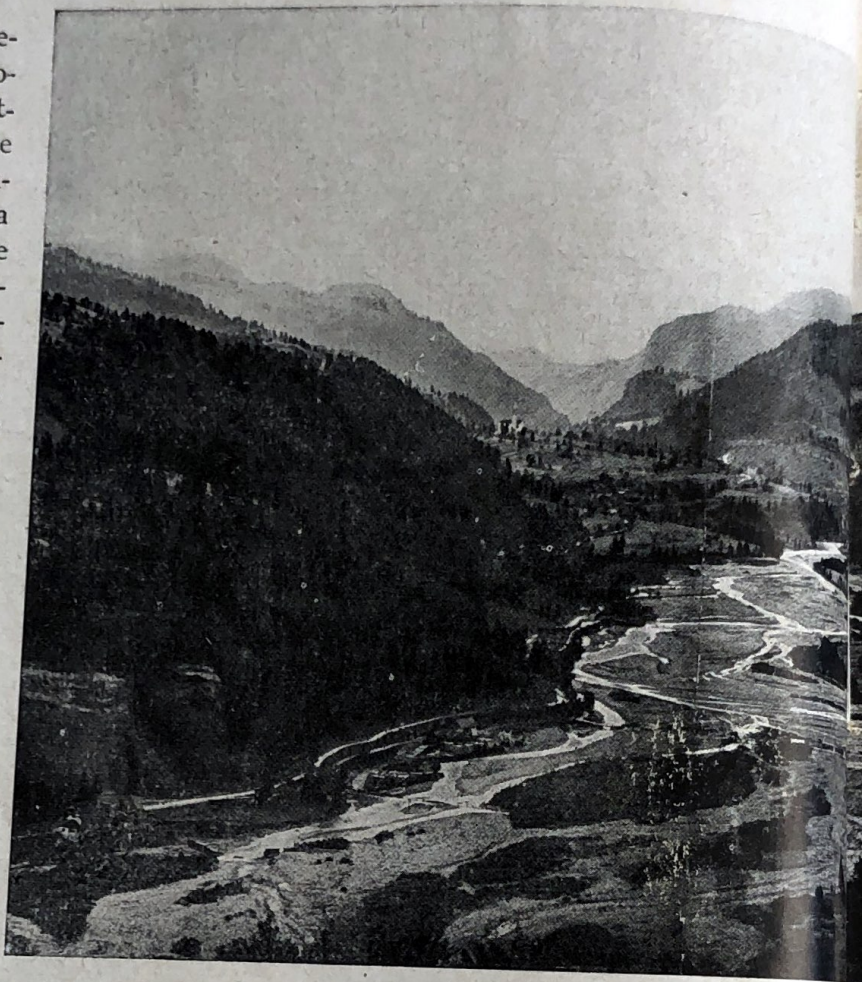
Il foco si ottiene allontanando o avvicinando con la vite a cremagliera, i due elementi: positivo e negativo. In pratica ciò richiede tempo, e l'uso di speciali tabelle, che aiutano la messa a posto, per evitare più lunghi tentativi, che possano far perdere le buone condizioni climatiche, di luce, ecc. di cui è stato fatto cenno.

Aiuterà meglio l'uso di un vetro trasparente, che si sostituisce al vetro spulito, dopo che questo avrà servito per inquadrare il soggetto. Sul vetro trasparente sono incisi, nella parte che sta nell'interno della camera, dei tratti finissimi fatti con una punta di diamante. Allora sulla faccia esterna del vetro si applica una speciale lente colla quale si osservano i tratti, che verranno posti perfettamente a foco, mediante lo spostamento dei due elementi del teleobbiettivo.

Dopo di che, introdotta la lastra sensibile, si posa.

***

Uno dei campi di sfruttamento scientifico della fotografia a distanza, destinata a tentare di conoscere le vie dell'ignoto, è l'astronomico. Fin già dall'invenzione del dagherrotipo, Arago fece intravedere alla Accademia delle scienze di Parigi, i servizi mirabili che la fotografia avrebbe portato all'astronomia.

Ormai, con l'aiuto di innumerevoli fotografie della vôlta celeste, si è potuto costituire la « carta fotografica del cielo ».

LA VALLATA DEL DEGANO DA QUOT...
La fotografia in basso a destra è presa con un obbiettivo normale, la grande è a ...

Per eseguire la fotografia celeste, non si usa la telefotografia propriamente detta, perchè, varcato il campo di limiti ristretti, occorre affrontare l'incommensurabilità degli spazi: si usano speciali strumenti a foco molto lungo.

Tutti i grandi osservatori astronomici hanno oggi i cosiddetti « equatoriali fotografici » che, in genere, sono composti di due tubi paralleli, riuniti sul medesimo supporto a movimento di orologeria, uno dei quali costituisce l'obbiettivo fotografico colla camera fotografica di presa, l'altro l'obbiettivo visuale con l'oculare micrometrico per le osservazioni dirette. Sono di due sistemi: rifrangente e riflettore.

Il sistema rifrangente ha l'obbiettivo all'estremità superiore del tubo e il cristallo

amplificatore (o oculare) all'estremità inferiore. Il sistema riflettore, che è il più usato, è disposto in modo quasi inverso, cioè con l'oculare all'estremità superiore, e, all'estremità in basso del tubo, uno specchio

A NORD-OVEST DI COMEGLIANS (CARNIA).
dallo stesso punto col teleobbiettivo. Si osservi la ben diversa nitidezza di particolari.

concavo o riflettore, che riflette dalla sua superficie argentata e di grande lucentezza, i raggi della luce e quindi le immagini.

Quando si fa la fotografia astronomica, la lastra si pone al posto dell'oculare, e rimane impressionata dal soggetto riflesso dallo specchio.

L'astronomo, coll'aiuto della macchina fotografica adattata ai suoi poderosi canocchiali prende anzitutto un'immagine d'insieme della porzione del cielo che vuole studiare, poi su quest'immagine, con degli apparati micrometrici di precisione, studia gli astri e prende le misure precise per conoscerne la posizione e i diversi movimenti.

Nelle lastre fotografiche da adoperarsi è impressionata sulla gelatina una quadrettatura geometrica, che serve a facilitare le misure micrometriche riferite ad una stella fissa, la cui immagine sia fotografata sulla lastra e della quale si conoscano, per calcoli precedenti, i valori.

La lastra sensibile fu definita da Jaussen la retina dello scienziato ed ha sul nostro occhio tre superiorità. Vede cioè più lontano, vede meglio, e conserva fedelmente la traccia delle impressioni, ciò che è il miglior vantaggio per l'astronomia, poichè essa, a seconda dei vari casi, può confermare o rettificare precedenti osservazioni del nostro occhio, e anzi lo aiuta nel suo sforzo. Così oltre l'applicazione già importantissima, di fissare le forme degli astri e di renderceli meglio conosciuti, la fotografia celeste è un ausilio potente alla ricerca di nuovi mondi, in quanto una lastra esposta lungamente può carpire luci di astri ancora ignoti quando la loro luminosità sia inferiore alla visibilità dei telescopi più potenti.

La fotografia celeste, che riporta l'immagine di mondi aggirantisi nell'universo, a distanze inimmaginabili da noi, ha potuto far conoscere non solo nuove stelle, ma ci ha reso la forma esatta delle nebulose, troppo fantasticamente disegnate pel passato, dagli osservatori di un tempo; ha potuto con serie lunga e minuziosa di misure, stabilire la vera distanza della terra dal sole, ha studiato le protuberanze e le macchie solari, ha fornito il catalogo delle stelle, catalogo che per ora comprende oltre 500.000 astri, il cui studio permette di presupporre l'esistenza di un miliardo di mondi.

Non solo, ma grazie alla fotografia che ha vinto le distanze, si è potuto eseguire la spettrofotoscopia astronomica, cioè si è potuto fotografare, su una speciale lastra sensibile, gli spettri degli astri ossia la decomposizione dei colori della luce che essi emanano, raccolta a mezzo di prismi, secondo una fascia di gamme diverse, e quindi analizzare la composizione stessa degli astri fotografati.

GRUPPO DEL GRANDE LAGAZUOI VISTO DA QUOTA 2350 DEL NUVOLAU ALLA DISTANZA DI 4 km. IN LINEA D'ARIA.
La fotografia in alto a destra è quella presa con obbiettivo normale; l'altra è una telefotografia del tratto racchiuso con linea nera nella fotografia normale.

Così si è scoperto l'*helium* nel sole, il *nebulium* nelle nebulose, il *coronium* nella corona solare; si è potuto avere notizie sull'atmosfera dei pianeti ed infine i dettagli della costruzione del sole, che all'osservatorio di Meudon è fotografato tutti i giorni, tempo permettendolo, a fine di sempre meglio conoscere la sua attività.

Infine sarà possibile eseguire anche una relativa topografia cosmica per mezzo della stereoscopia. Fotografando allo stesso istante un astro da due punti lontani della terra, e ciò è possibile con l'ausilio della radio telegrafia, si avranno due vedute identiche dirette all'infinito, collegate da una base lineare conosciuta, che misura la parallasse lineare e sottende la parallasse angolare formata dall'incontro delle visuali dirette all'astro preso in esame, che osservato allo stereocomparatore si vedrà in plastica e sospeso nello spazio.

Ma poichè gli astri con legge eterna si muovono, collegati fra loro, occorrerà che la fotogrammetria celeste segua rigide norme astronomiche. Così si potrebbe fotografare la luna, utilizzandone il movimento di *librazione* eseguendo due fotografie a epoche diverse convenientemente scelte. Saturno potrebbe essere fotografato a tre anni di intervallo e Giove con due fotografie a 25 anni di distanza fra loro.

E il nuovo mappatore, l'occhio e la mente fissi nell'oculare, varcando idealmente i confini terrestri, sentirà la meraviglia e la ebbrezza della nuova missione.

CESARE CASAMORATA.

COMPLETATE LA RACCOLTA DELL'ATLANTE STRADALE

Vi sono molti Soci che, per essersi iscritti al Touring in questi ultimi anni, non possiedono la raccolta completa dell'*Atlante Stradale al 300.000*, la miglior carta turistica d'Italia. L'acquisto dei cinque fascicoli distribuiti gratuitamente ai Soci negli anni dal 1920 al 1924 importa L. 6 per ciascun fascicolo, più, per le spese di spedizione, L. 2 (Estero L. 2,50).

L'elenco dei fogli che formano ogni fascicolo è il seguente:

I - 1. Aosta-Losanna; 2. Domodossola-Sempione; 3. Como-Gottardo; 9. Susa-Monviso; 10. Torino-Vercelli; 11. Milano-Alessandria; 16. Nizza-Cuneo; Imperia-Savona.
II. - 12. Brescia-Parma; 13. Verona-Reggio-Emilia; 14. Venezia-Ferrara; 18. Genova-Chiavari; 19. Pisa-Spezia; 20. Firenze-Bologna; 21. Ravenna-S. Marino; 22. Rimini-Pesaro.
III. - 4. Bergamo-Sondrio; 5. Trento-Bolzano; 6. Belluno-Cortina; 7. Udine-Tolmezzo; 8. Trieste-Gorizia; 15. Istria-Fiume; 5 bis e 6 bis. Merano-Brennero; 23 Livorno-Grosseto.
IV. - 24. Siena-M. Amiata; 25. Perugia-Spoleto; 26. Ancona-Ascoli; 27. Civitavecchia-Orbetello; 28. Roma-Viterbo; 29. Aquila-Avezzano; 30. Chieti-Sulmona; 31 San Severo-Gargano.
V. - 32. Frosinone-Gaeta; 33. Napoli-Benevento; 34. Foggia-Potenza; 35. Barletta-Matera; 36. Bari-Taranto; 37. Brindisi-Lecce; 38. Cilento-Lagonegro; 39. Castrovillari-Sibari.
Il VI fascicolo viene gratuitamente distribuito ai Soci del 1925.

(fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma)

LAVORI IN OSSO DEGLI ESCHIMESI.

CON GLI ARTISTI PRIMITIVI DEL «COLLEGIO ROMANO»

Ai lettori de *Le Vie d'Italia* non deve spiacere di salire le scale del vecchio palazzo dei Gesuiti in Roma, e compiere una passeggiata lungo le vetrine del *Museo Preistorico-Etnografico,* il più antico dei musei romani, la tanto lodata creazione del venerando Luigi Pigorini, la quale sta per festeggiare il suo felice cinquantenario.

Non spiacerà pensandosi che, sebbene l'Italia non abbia affatto seguíto l'esempio di altri grandi paesi, i quali in questi ultimi tempi sono stati presi quasi da una manía di «selvaggismo», pure, senza bisogno di ricorrere ai musei etnografici di Londra, Berlino, Parigi, Vienna, ecc., anche nella nostra Roma possiamo con agio contemplare una ricca raccolta del «materiale» così caro oltr'Alpe!

VASSOIO IN ARGILLITE DEGLI HAIDA.

Ma niente trattazioni più o meno sistematiche, che sarebbero fuori di posto in una dilettosa *Rivista* come questa. Chi voglia, può ricorrere al recente libro tedesco di Herb. Kühn (L'Arte dei Primitivi): una vera storia dell'arte «selvaggia» che ci mancava; opera egregia per meriti scientifici, e in cui, ragionevolmente e con utilità, sono considerate comparativamente tanto le arti dei popoli preistorici scomparsi, quanto quelle dei «naturali» viventi.

Niente, dunque, trattazioni sistematiche o teoriche; neppure come preliminare. Faremo una rapida corsa lungo un chilometro di vetrine, con qualche «fermata» più istruttiva; tenendo inoltre presen-

te che, per amore di brevità e... per non stancarci, guarderemo per ora soltanto i « primitivi » viventi, senza considerare le arti preistoriche del nostro mondo europeo e di quello americano.

(fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma)

ORNAMENTO PER CANOTTO DELLE IS. TROBRIAND (PAPUASIA).

***

Sala prima e seconda dell'interminabile Museo. Non ci fermiamo? Vi sono cose bellissime, rilucenti, aggraziate. È vera arte, sì. Ma, leggete: ...India, Birmania, Cina, Giappone.... Come fare? Non possiamo prendere per « incivile » tutta questa gente; è un mondo artistico superiore. E lo sapete bene. Procediamo dunque: ecco, incomincia il nostro regno, in una lunga galleria, piena di luce, e ariosa. Ecco qua tutta l'America (l'*indiana*, s'intende), dalle regioni polari alla Terra del Fuoco; ecco i nostri primitivi che incominciano. Sono *Lapponi, Eschimesi, Ciutci:* sono anche artisti, infantili sia pure. La loro specialità è la scultura in osso, è l'incisione ravvivata da tinta nera; hanno pipe eleganti, tutte istoriate di nere figurette schematizzate di animali e d'uomini, hanno pupattoline da gioco con minuscoli vestiti di pelliccia; hanno modellini di slitte con gli animali che tirano, scolpiti a tutto tondo e al minuto. Sembran trastulli di bimbi. Ecco qua tutta una serie zoologica di rozze figure, piccine, tratte ingenuamente dalla dura materia. È questa l'arte scultoria che ci sorprende, se l'accostiamo alle opere dei preistorici cacciatori della renna. Rivivono, essi, realmente nelle figure degli Eschimesi e dei Ciutci; ma questi non hanno la sorprendente scioltezza e vivacità degli antichi; non hanno le loro stupende pitture che, nel buio delle caverne, mostrano valentie di chiaroscuro, di linee, di scorci, che ci fanno rimanere perplessi e dubbiosi.

Proseguiamo. Ecco le varie tribù indiane dell'America settentrionale e meridionale, con la loro vita multicolore, con i loro fiammeggianti ornamenti di piume, le loro vesti piene di delicatezze cromàtiche in vaghe linee d'ornato. Possono fare invidia ai decoratori tèssili nostrani!

Alcune tribù hanno una più spiccata personalità nel campo artistico; primi gli *Haida,* viventi nell'arcipelago della Regina Carlotta, eccellenti nella scultura e nell'incisione. Ne possediamo due capolavori: una pipa totèmica di argillite nera, che ha un complicato intreccio di fantastici animali, e un grande vassoio della stessa materia, nel cui fondo nero lucente campeggiano opposte due identiche figure totèmiche dell'Orca, della *skana,* tracciate con espertissima mano e con fine lavoro.

Trasportiamoci al centro dell'America meridionale, tra le insidiose foreste brasiliane e l'acque del Rio Paraguay; incontriamo nel Gran Ciaco un popolo « ornatista » per eccellenza: i *Caduvei,* il cui nome risveglia una memoria per noi dolorosa.

(fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma)

ORNAMENTO INTAGLIATO E DIPINTO PER PRORA DI CANOTTO (N. IRLANDA).

Là morì, vittima del suo stesso amore, un ardito nostro esploratore, artista e studioso, Guido Boggiani.

I Caduvei sono «decoratori» nati. Il loro talento si rivela completo nelle molte stoviglie incise e dipinte portateci dallo sfortunato pioniere.

Piatti, scodelle, vasi di varia forma, hanno impareggiabili ornati in cui l'incisione è completata armonicamente dal colore. Questi semi-selvaggi dimostrano, nelle complicate figure geometrizzanti, una sapiente elaborazione di forme e un vago equilibrio di linee. Le loro figure hanno impronta originale; e invano si è cercato un qualche riscontro con i prodotti europei per trovare una ragione d'influenza per contatti. Se mai, in quest'arte pittorica caduvea, che si esplica anche sui corpi viventi delle donne con tatuaggi ripetenti analoghi motivi, sembra rivivere (o sopravvivere?) lo spirito dell'antica arte peruviana.

(fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma)

SCULTURE DIPINTE DELL'ARCIPELAGO DI BISMARCK (NUOVA IRLANDA).

***

La frammentata terra oceànica è quella che può in sommo grado deliziarci con la sua arte assumente le forme più bizzarre che mente umana possa imaginare, dal fantastico al grottesco, dall'armonico al mostruoso: forme sinuose che traggon vita dalla flessuosità del rèttile, forme uncinate o adunche che imitano ed elaborano il becco di uccelli prediletti, originali e complessi intrecci che hanno dell'arabesco, pazienti opere di traforo, smerlettature; virtuosità, non cervellòtiche, ricavate dalla dura compagine del legno con semplicissimi mezzi, ma con mano sicura. Accanto a siffatte composizioni decorative, destinate ad abbellire armi, capanne, battelli, utensili vari, non mancano opere di tutto tondo, idoli o feticci; spesseggiano le maschere guerresche e cerimoniali, anch'esse improntate dallo stesso spirito bizzarro e complicato. Ma le più ardite stilizzazioni e le più stravaganti architetture di motivi si ritrovano in quelle decorazioni: sugli scudi, nelle pesanti clave, nei fastigi o cornici di abitazioni, nei timoni e nelle prore e in altre parti dei canotti, nelle spatole da *bètel*, e così via.

Oltrepassato il ponte d'isole che unisce al continente asiatico le vere terre oceaniche, l'Indonesia o Malesia, dove i prodotti artistici hanno finezze ed eleganze e vivacità che ci riportano al luminoso mondo asiano, oltrepassata l'isola degli impenetrabili misteri arborei, *Borneo,* dove gli spietati «cacciatori

(fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma)
MASCHERA DA BALLO (TALOWA)
DELLA NUOVA BRETAGNA.

di teste », *Cai[illegible]i e Daiacchi*, sembran quasi che stemperino la ferocia nella delicata armonia dei loro ornati; tocchiamo le terre di Papuasia, la *Nuova Guinea*, la grande isola pur cara a noi italiani, per i pioneri di civiltà che la penetrarono: il D'Albertis navigante con inaudito coraggio per primo sulle malfide acque del Flai, il Loria aggirantesi con sagace amore per i pittoreschi villaggi su palafitte.

Ecco scudi dipinti, scudi con un immar[illegible]bile emblema totèmico inspirato dal m[illegible], ecco maschere dalla strana sàgoma pun[illegible]ta e con più strane appendici, idoli dallo sg[illegible]do di gufo; ecco le eleganti spatole d'ebano per le zucche piene di *bètel*, dai manichi scolpiti o intagliati con veri arabeschi, con intrecci di linee flessuose in figure piene di gusto, che rendono questi modesti utensili degli invidiabili... tagliacarte! Ma più vistose sono le sculture ornamentali per case e per battelli. I tratti umani, stilizzati, si fondono colle apparenze bestiali in mezzo alle più svariate combinazioni geometriche. Sono schemi complessi, ma scaturiti da una elaborazione facile, spontanea attuazione di un prepotente senso inspiratore: li incontrerete dappertutto, allontanandovi dalle terre papuane, li ritroverete in varietà di aspetti dalle *isole Marchesi* alla *Nuova Zelanda*, alle lontane *Hawai*, alla sperduta isola di *Pasqua*. Riconoscerete una potente e multiforme anima estetica che trae, forse, dalla lucente mobilità del mare, dalle lussureggianti sàgome arboree, dai pittoreschi aspetti delle terre, la sua impronta più originale. Noterete anche, come nel ravvivare il rilievo per mezzo della pittura, tre sieno i colori fondamentali usati: il *rosso*, il *bianco* e il *nero*. E non mancano evidenti particolarità di « stili ».

Peccato, che nel nostro Museo non abbondino le assai vaghe sculture dei Maori, espertissimi nell'intaglio e nel traforo. Ma una prora navale e un delizioso *korupe*, o architrave di porta, con tre strane figure tridàttili dagli occhi di madreperla, bastino a indicare quest'arte neozelandese delicata e affascinante, tutta fondata sulla serpentina volùta del moko, il motivo dominante che era anche eternato con solchi cruenti sul viso severo di quei forti guerrieri. E

CLAVA DELLE ISOLE MARCHESI.

la ricchezza delle collezioni di Papuasia, Melanesia e Polinesia, ci compensi con la vista anche di rari prodotti.

Ecco i vivaci artisti dell'*Arcipelago di Bismarck* (Nuova Irlanda, Nuova Bretagna, ecc.) magnificamente presenti con i loro idoli bianchi e grotteschi, con le loro grandiose maschere da balli o per cerimonie funebri, crestate o dalle finte capellature lanose, o a foggia di stranissimi elmetti: tutte mostruose e complicate architetture ornamentali, variopinte, in cui i tratti umani hanno subìto inimitabili deformazioni. Eccoli ancora, con i legni decorativi per capanne e per canotti, superbi lavori d'intaglio dove la figura umana e quella animalesca si avvicendano fantasticamente elaborando: ardui lavori d'intaglio, in verità, resi più efficaci con l'aggiunta dei noti colori fondamentali della «tavolozza» oceanica.

GRANDE [illegible] CERIMONIALE DELLA [illegible] IRLANDA.

È unica forse nelle collezioni europee, certo rarissima, è una vistosa e grande ascia cerimoniale da portarsi a spalla in danze, composta di una piccola accetta di quarzite inserita in un grandioso manico scolpito e dipinto. Guardate che singolare fantastico insieme un rettile, il *varanus*, incornicia da un lato la parte più importante del manico che ha una grottesca faccia umana, dall'aperta bocca dentata e sormontata da corna, tra le quali spiega le ali un «buceròtide», mentre al mento aguzzo si attacca un più piccolo viso, nel cui collo appunto è inserita l'arme di pietra. Di fronte a tali solenni manifestazioni, devon farci sorridere di compatimento certi sterili e insinceri sforzi di nostri sedicenti rivoluzionari!

Altro oggetto assai raro e bellissimo, è una grande e pesante clava di lucido legno nerastro, dalla sagoma elegante, e ornata quant'altre mai con delicati intrecci e con testoline umane sporgenti; il tutto ha l'aspetto di un irreale viso da cui sembra emanare non so che vago sguardo fascinatore. È opera di bellissimi «campioni» della razza polinesiana, dei *Marchesani*, geniali scultori e maestri sapienti di tatuaggi.

E che dire delle preziose *asce di Mangaia*, introvabili ormai, munite di alti e monumentali manichi (a guisa di colonna, cilindrici, piramidali, fenestrati), tutti coperti di un fittissimo e finissimo lavoro d'intaglio, avente per base la semplice figura del *tiki*, che è una curiosa semplificazione delle linee fondamentali della figura umana?... Non le loderemo per quella lor minuta e laboriosissima decorazione, che ha pure un suo fine simbolico, essendo queste asce monumentali collegate al culto degli antenati; non le ammireremo osservando che tanto lavoro veniva eseguito per mezzo di un semplice osso tagliente o con un modestissimo dente di pescecane; ma sopra tutto rallegriamoci pensando che cosiffatti «cimeli» di una piccola isola dell'*arcipelago di Cook*, possesso inglese, sieno qui

nel nostro Museo italiano in numero doppio di quello esistente al «British Museum». Per un felicissimo caso; e, ciò che più importa, sono infalsificabili!

Tutta questa vita fantastatica, brulicante tra i gorghi oceanici, s'infrange scomparendo sulle spiagge dell' Isola-continente, dell'*Australia* selvaggia, dove infantili pittori indigeni hanno lasciato memoria di sè sulle pareti rocciose con stranissime figure umane «aureolate» e prive tutte di bocca!... Ma è logico che non le ritroviate nelle vetrine tra i «bumerang» e le altre rozze cose. Passiamo dunque oltre; ci chiama con le sue attrattive l'Africa misteriosa.

***

Culla nei più antichi tempi di una delle arti più solenni e affascinanti, ancora imperante sulle sponde del maestoso fiume fecondatore, di cui la terra è «dono», l'*Africa* ci presenta una fioritura artistica assai degna di attenzione e *più umana*. Non fosse altro perchè l'impiego della «figura umana» è predominante nelle concezioni artistiche che si accentrano verso le acque fluenti dell'altro più grande fiume africano, il Congo.

(fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma)
CALICE DI AVORIO DI BENIN.

Sembra quasi che una millenaria tradizione abbia continuato a fiorire; a meno che non sia meglio scorgere una rinascita, considerando che fra i monumenti egizi e le opere dei «negri», a noi vicine nel tempo, intercedono secoli e secoli di fitta tenebra. Ma sorvoliamo sugli ardui problemi.

Fatta astrazione dalle regioni settentrionali e orientali del grande continente, nelle quali civiltà estranee o superiori hanno da tempo impresso segni durevoli del loro influsso, la nostra attenzione si concentra nella zona equatoriale, nei paesi dell'occidente bagnati dall'Atlantico. È qui che la fiamma divina dell'arte ha pallidi ma sicuri bagliori, e anche vivide luci.

L'amplissimo arco disegnato dalle coste sul Golfo di Guinea è terra feconda; il grande bacino del *Congo* è centro radioso dell'arte africana.

Arte sopra tutto scultoria, in cui è sovrana la figura umana, in cui il *legno* è materia prediletta, come prediletto è il «minuto».

Infatti, non grandi volumi statuari prevalgono; rari sono i «feticci» che s'accostino alla grandezza naturale; ma è una vera folla di *statuette*, e non sempre idoli, di piccole dimensioni, talvolta di piccolissime addirittura.

Seguono per importanza le *maschere*, da cerimonia, religiose, guerresche, ora povere con i semplici e desolati incavi, ora ricche e complesse, secondo il genio diverso dei diversi foggiatori; poi vengono altre opere, stipiti, architravi, coppe e bicchieri, cucchiai, bastoni e scettri, poggiateste, tamburi, strumenti musicali, un'infinità di altri oggetti lignei adorni di sculture e di incisioni.

I Congolesi, nella loro impressionante varietà di tribù e sottotribù, tengono il primato; la razza Bantu è proprio l'incolpabile causa della «passione» europea pel «selvaggismo» artistico, da quando i post-impressionisti francesi *scoprirono* in essa il segreto supremo dell'arte, esaltando oltre il ragionevole e fino all'assurdo gli ingenui prodotti di quella primitiva mentalità artistica. E l'edificante spettacolo ha avuto come finale la fabbricazione dei «falsi».

(fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma)

Da sinistra a destra: FETICCIO DA ESORCISMI DEI MAIOMBE (BASSO CONGO) - DEA DELLA FECONDITÀ DEI BALUBA (CONGO DEA-MADRE ALLATTANTE DEI MAIOMBE (B. CONCO) - SCULTURA DEI MAIOMBE.

Scherzi della moda! Ma non soltanto il Congo, che è doviziosamente rappresentato nelle nostre vetrine, tiene il primato.

Sulle sponde del *Niger* è pur fiorita rigogliosa un'arte magnifica: presso i negri di Benin, distrutti nel 1897 dagli Inglesi per ragioni... di civiltà. E nell'Africa meridionale vivono tribù di poveri selvaggi, che forse un tempo formarono la popolazione più notevole, certo più antica, del continente nero; i quali mostrano un innato senso artistico, che contrasta con la loro miseranda vita di cacciatori e pastori. Sono i *Boscimani*, dalla piccola statura e dalla pelle di color chiaro, coriaceo, disegnatori e pittori sopra tutto di animali. La loro arte è semplice, sommaria ma vivace, quasi «impressionista»; i loro dipinti su pareti rocciose ricordano quelli preistorici scoperti nelle caverne della Francia meridionale e della Spagna, della età «maddaleniana».

Conosciutissimo, perchè riprodotto in tanti manuali, è il «qua-

(fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma)

SCULTURE CONGOLESI (MAIOMBE-CASSAI, ECC.).

TERRECOTTE DEI CADUVEI.

dro » figurante una lotta fra Boscimani e Cafri attorno un branco di bovini, in cui sembra esistere un intento commemorativo, orgoglioso; data la piccolezza dei « rossi » Boscimani resistenti contro i « neri » Cafri predatori, dall'alta smisurata statura. Possediamo qualche frammento di parete rocciosa con figure dipinte da questi primitivissimi artisti; più degno di nota quello con un rosso-bianco bovino.

Ma *Benin* ebbe « bronzisti » e scultori d'avori di primissimo ordine, che perfezionarono tecnicamente l'instintiva forza creatrice al contatto con i Portoghesi nel XV e XVI secolo. Purtroppo, nel nostro Museo non possiamo mostrare le ricchezze del britannico! Non abbiamo un solo dei perfetti « bronzi » usciti dalle mani di questi negri; contentiamoci di pochi ma autentici avori: due eleganti cucchiai, un corno, un calice caratteristico. Non so se bastino a darci un'idea dello straordinario valore di quest'arte « massacrata », che ha raggiunto nell'inimitabile sorriso della « fanciulla dai coralli » del Museo Britannico altezze, se non « celliniane », certo difficilmente conquistabili.

Il Congo ci conforti con la sua ricchezza, qui presente. E non solo le scolture ci attestino la istintiva tendenza di questi negri; anche i tessuti variopinti e ricamati, le armi ferree dalle fogge eleganti attirano il nostro occhio. Lo spirito decoratore, che sta al sommo in tutte le arti primitive, ha qui movimenti assai pregevoli.

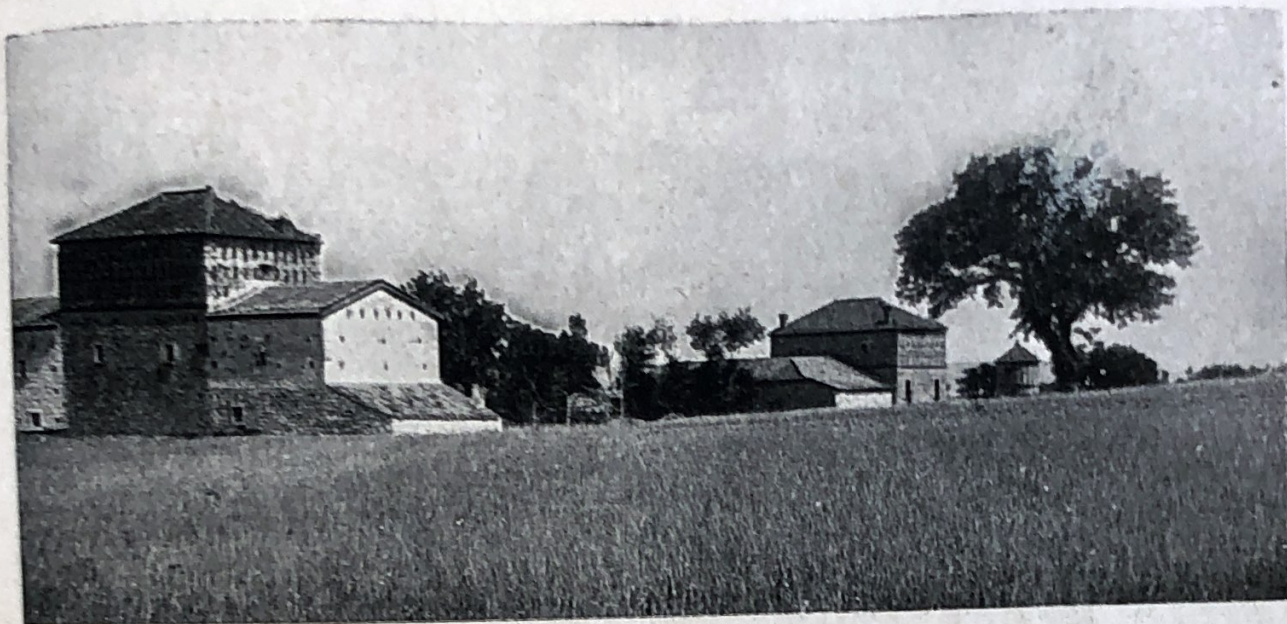
Tra le opere statuarie non fermiamoci troppo con i grossolani « feticci da esorcismi », brutti in fondo con quei loro chiodi (ce n'è uno che è inattesa manifestazione di teutonici gusti recenti, monumento « hindemburgiano » dei Maiombe !); ma contempliamo le piccole figure dalle levigate superficie, gli idoletti della feconda dea della natura in pose significanti e con riscontri in ben note antichità, le dee madri allattanti, altre statuette che possiamo dire « di genere » e più vicine alla vita reale.

Vedete espressioni naturalistiche, talvolta egregie come in molti lavori dei *Maiombe;* vedete elaborazioni formali in caratteristiche stilizzazioni come in alcuni ammirevoli prodotti dei *Balùba;* vedete infine particolari sensibilità manifestate in sintesi strane, in curiosi sviluppi, in esagerate determinazioni di linee e di piani e di volumi; vedete insomma anche quanto è dote comune di ogni « primitivismo ». Ma vi sono impronte originali, in questa arte africana, assolutamente spontanea, fatta con semplici mezzi, e che la civiltà europea, anzichè migliorare, ha avvilito e inaridito fino alla morte.

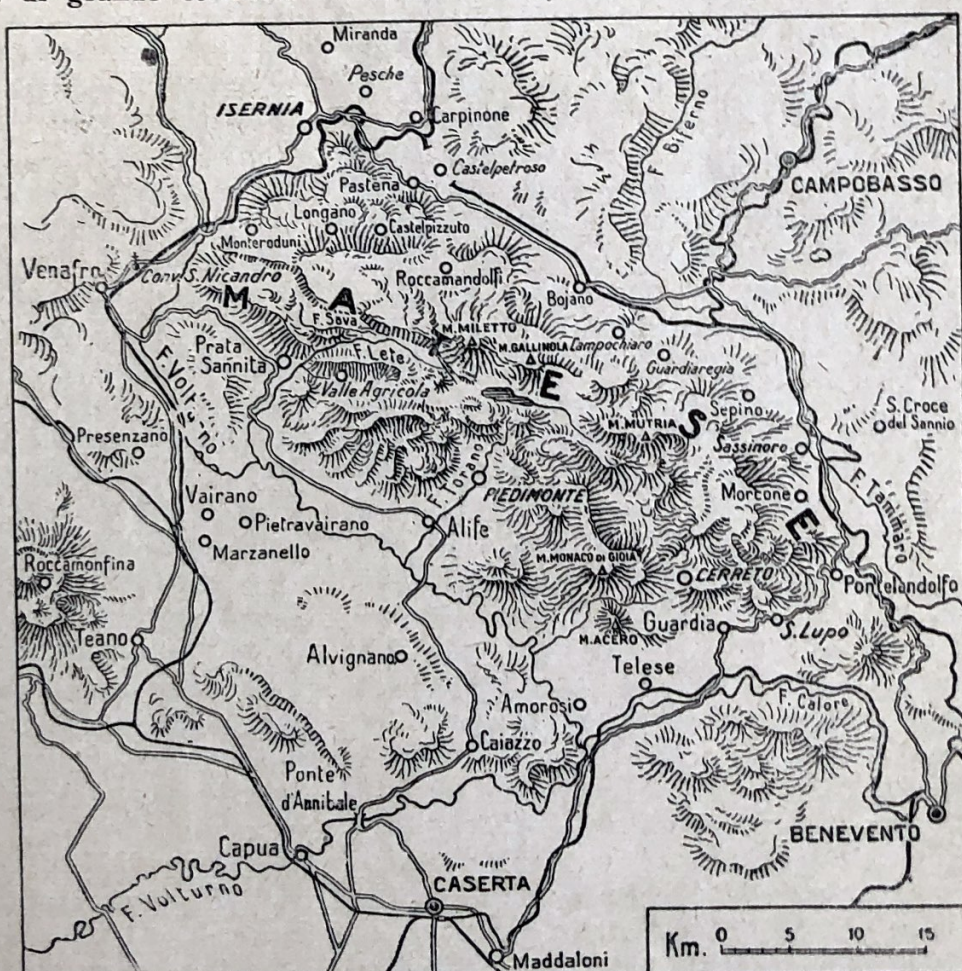
***

Mi rincresce di terminare quasi con una nota malinconica! Ma non è colpa mia. Consoliamoci, in caso, con un po' di « morale ».

Questa corsa, innanzi a vetrine, e con così brevi fermate, non è certo adeguata visione; ma è bastevole a farci intendere parecchie verità. È un brutto rischio, in materia d'arte, compiacersi di dogmatiche sistemazioni, di filosofiche costrizioni; chè, l'arte, non sappiamo dove cominci e tanto meno dove finisca. All'infuori del nostro, c'è tutto un mondo artistico con tanti stati d'animo, validi quanto i nostri. Se gettiamo lungi da noi tutti i capestri o i ceppi che la logica umana ha architettati, vediamo che l'arte è veramente un dono divino, uno spirituale fiore che sboccia e aulisce in piena libertà, anelante la sua perfezione oltre *ragionati* confini.

UGO ANTONIELLI.

TIPICHE CASE DI CONTADINI NELLA ZONA PROSSIMA A BENEVENTO.

ATTORNO AL MATESE

Quando, viaggiando tra Roma e Napoli, siamo ormai al termine di quella specie di grande corridoio che ha a destra i monti dei Volsci, ed a sinistra quelli della Ciociaria, — quei monti della Ciociaria, ai quali si affacciano, di mezzo al fianco o di sopra alle sommità delle propaggini minori, i paesotti che sembrano guardarci passare un po' arcigni e un poco anche minacciosi, — e, finito il corridoio, il Garigliano se ne sfugge a destra, tra monte e monte, verso il mare non lontano, il paesaggio cambia carattere. Sulla destra, oltre il Garigliano, non si continuano più gli aspri monti dei Volsci, un po' nudi, un po' grigi, anche rotti in qualche parete precipitosa: nella quale la inclinazione dei potenti banchi di calcare è tracciata dalle strisce di macchia verde, che si disegnano regolar-

LA REGIONE DEL MATESE.

SAN LUPO, A MEZZO L'ESTREMO FIANCO ORIENTALE DEL MATESE.

mente dritte e sottili e parallele. Adesso succede, da questa parte, il grande cono vulcanico di Roccamonfina, il quale però appare assai più depresso di quanto in realtà non sia, e tutto cupamente verdeggiante. Ed a sinistra, i monti della Ciociaria sembrano interrompersi, terminare quasi ad un tratto, lasciando, prima che nuovi rilievi si alzino, una specie di lacuna per la quale l'occhio può spingersi più addentro alle terre alte della Campania. Questo è lo sfocio, per il quale un tempo il Volturno dovette aprirsi il suo corso verso la pianura, prima che le eruzioni di Roccamonfina non lo costringessero a cercare altrove e più lontano la sua via d'uscita. E lo sfocio pare difeso, di qua e di là, da due paesi forti: a sinistra, è Presenzano che si appoggia tutto sulle più basse falde rocciose; a destra è Vairano, addensato intorno ad un piccolo rilievo che sorge quasi dal piano, e sulla vetta ha una massiccia rocca, rafforzata agli angoli da bei torrioni merlati. Ma tra queste prime quinte, nel fondo dello sfocio, dietro qualche poggiata minore e verdeggiante, si vede levarsi una potente massa montuosa: quello è il Matese. Nelle giornate limpide se ne distingue il fianco precipitoso e, in questo, una linea dritta, chiara, che segna la cattura delle acque del Lete; e in alto si vedono affacciarsi come delle strane valli rimaste sospese, là su, tra crestoni allungati di roccia; e dalla massiccia sommità quasi spianata, non è impossibile veder levarsi anche la cresta suprema, quella del Miletto (2050 m.). Spesso, però, una corona di nubi incornicia e nasconde i fastigi del monte e può far fantasticare, vedendone i fianchi erti, di altezze ben maggiori della realtà.

Si corre ancora verso la meta. Muta ancora il paesaggio: a destra il gran cono vulcanico di Roccamonfina si spenge nella livellata pianura della Campania; a sinistra, si leva una serie, non più di monti, ma di poggiarelli nudi e rocciosi, che sembran quasi riarsi. Una lacuna, anche in essi; ed anche questa pare guardata da paesetti in posizione salda ed eminente: Marzanello, tutto raccolto attorno alla vecchia torre sulla cima di un poggiarello; più in là, Pietravairano, pittorescamente adagiato, come in agguato, nella insellatura di due poggi allungati. E nello sfondo, ecco di nuovo masse alte e potenti di monti, compatte, erte nei fianchi, uniformi nelle sommità. Ancora del Matese.

Poi la montagna sparisce, chi suole godersi le visioni che il paesaggio sempre mu-

UNIFORMITÀ DELLE POGGIATE DELL'ALTA VALLE DEL TAMMARO.

tevole offre in questa nostra Italia maravigliosa, attenderà di scoprire al suo primo apparire il classico profilo del Vesuvio impennacchiato del suo bel fumacchio.

Il Matese, se lo si vuol veder meglio, bisogna andarselo a cercare. E per andarlo a cercare, si può uscire dalla bella ed opulenta pianura di Terra di Lavoro, attraversando per la caratteristica Valle di Maddaloni la serie di poggiatelle nude e rocciose che chiude la pianura verso la Campania interna. Si raggiunge il Volturno ad Amorosi.

Tipica montagna veramente, il Matese, tra quelle della Campania: le quali sembra non si colleghino mai a costituire delle catene continue, ma sorgono più o meno indipendenti l'una dall'altra, e non già in corrispondenza della linea dello spartiacque principale che divide le acque della Penisola verso il Tirreno e l'Adriatico, ma tutte quante più esterne: e, rispetto ad esse, lo spartiacque raggiunge sempre elevazioni minori.

L'alto bacino del Volturno con la sua profonda infossatura limita nettamente il Matese verso Ovest da Isernia giù sino a Venafro; verso Sud la grande valle dello stesso fiume nel suo corso medio fino ad Amorosi; ad Est il Calore; a Nord gli alti bacini del Tàmmaro e del Biferno.

Il Volturno, dunque, ed il Calore suo affluente limitano ed isolano, nettamente, il Matese su tre lati con una continuità di ampie e profonde docce vallive. Solo sul quarto lato questo isolamento può sembrare che sia meno netto e completo, perchè dall'alto bacino del Volturno si deve passare a quello del Biferno, e poi all'altro del Tàmmaro, per raggiungere infine nuovamente il Calore. Ma si guardi: la insellatura più elevata è solo tra i primi due di questi fiumi; ma, comunque, la sua altezza relativa non supera i duecento metri rispetto alle vicine piane vallive. E tra Biferno e Tàmmaro lo spartiacque è si tenue, che correndo dall'uno all'altro, nemmeno ci si accorge dove sia veramente la inversione delle acque: tutto il fianco settentrionale del Matese cade, realmente, sopra un unico grande e diritto avvallamento, anche se questo mandi le sue acque al lontano mare per due fiumi diversi. E infine: lo stesso Tàmmaro è affluente del Calore; per cui, a rigor di termini la sua doccia valliva, anche se descrive giri un po' tortuosi, direttamente si continua in quella che si affossa ad Oriente del Matese.

È questo isolamento quasi completo, quasi perfetto, per una cintura di profonde ed ampie valli quasi continua, in mezzo ad un paesaggio che non raggiunge più, altrove nelle vicinanze, e neppure avvicina l'altezza alla quale si inalza il Matese, — è questo isolamento che dà alla montagna quella certa imponenza per la quale essa si fa osservare, anche quando la si veda, solo di sfuggita, per le brevi lacune che hanno i poggi più esterni della Campania.

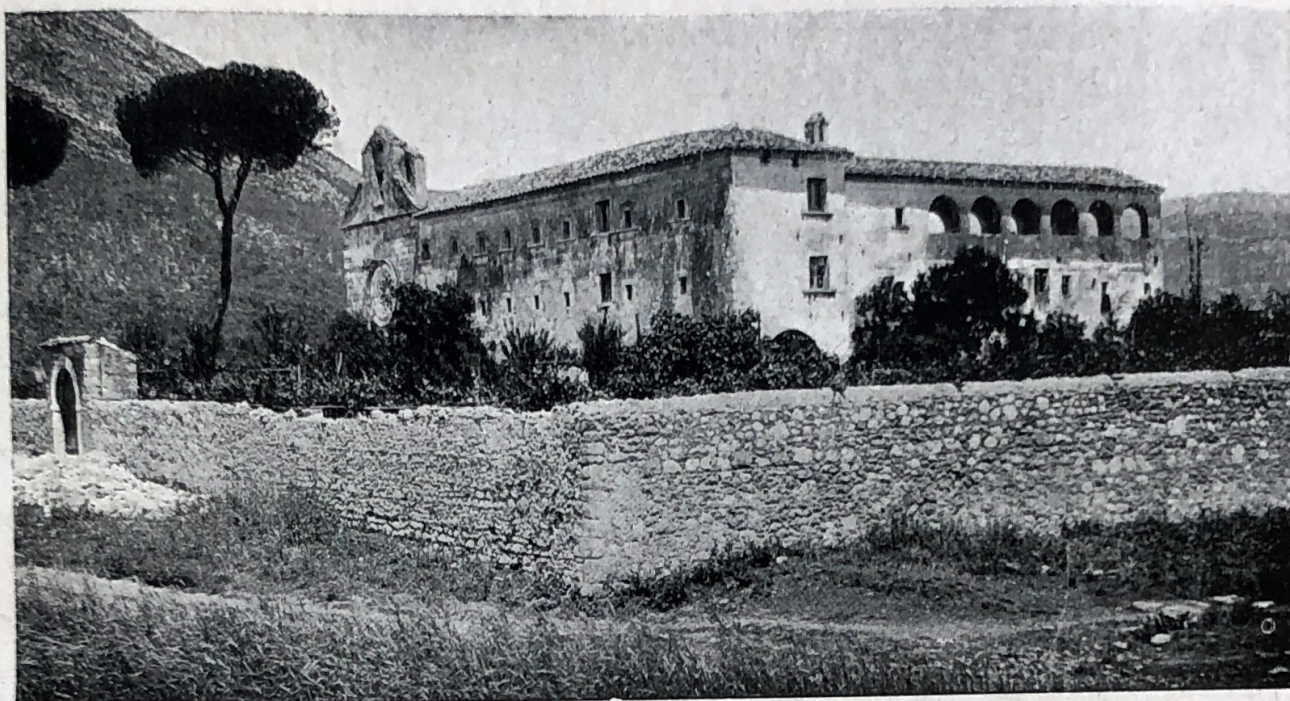
E non il solo isolamento. Anche la massiccia compattezza dei fianchi. Non bisogna

CARPINONE, IN QUEL DI ISERNIA.

tanto guardare alla rappresentazione che ne dànno le carte: esse mostrano, infatti, valli e valloni che si irradiano giro giro dalla potente massa della montagna; ma chi sappia leggere le carte con una certa tale sottigliezza di interpretazione, capirà che sono valli e valloni di carattere veramente speciale: tali cioè, da non alterare o diminuire la compattezza dei fianchi, erti come muraglie. E chi guardi, poi, ed osservi, direttamente, la montagna, vedrà quali sieno questi caratteri, anche se gli parranno talora quasi anormali.

Si può imaginare il massiccio del Matese come una gigantesca cupola rocciosa; una cupola, però, non regolare: un po' allungata, ed anche un po' schiacciata alla sommità. Bisogna un po' astrarre dalle concezioni convenzionali e un po' anche scolastiche, di montagne che hanno una cresta principale, dalla quale se ne partono lateralmente altre secondarie, e da queste altre via via minori, determinando così il chiaro reticolo vallivo.

Ciò che colpisce, quando si vede il Matese, è, invece, la compattezza quasi integra dei fianchi, e lo spianamento quasi regolare della sua grande groppa: una gigantesca cupola, soltanto un po' allungata ed anche come schiacciata nella sommità, come ho già detto. E se si osserva la tenace saldezza della sua ossatura rocciosa e la si paragona all'aspetto tenero dei terreni affioranti giro giro, vien fatto di pensare che questi ammantassero, un tempo, uniformemente, almeno tutte le falde della montagna, e che poi le acque con il loro diuturno lavorìo abbiano affossato le profonde docce vallive nei terreni teneri al contatto della grande cupola compatta, senza riuscire, contemporaneamente, ad intaccare questa del pari. Pare così, ma anche è così in realtà.

Molti infatti sono i valloni che scendono giro giro giù pel fianco erto del Matese. Ben pochi però lo intaccano un po' profondamente. Nessuno sembra penetrare un po' addentro nella massa possente della montagna. Ma se ci vien vaghezza, — e ne vale la pena, — di salire su per il fianco fino a raggiungere la grande groppa pianeggiante, si vedrà che essa, sì, ha delle valli. Strane valli, dal fondo a dolcissima pendenza, spesso con tratti a pendenza invertita, ampie abbastanza, limitate da mediocri creste rocciose. Ma quasi sempre non hanno acqua che scorra nel loro fondo; e se le percorriamo fino a raggiungere il margine della grande cupola rocciosa, si vede che esse terminano come al-

IL PICCOLO MONASTERO DI S. NICANDRO.

l'improvviso in alto, su ben in alto, del ripido fianco del monte. Sembrano valli come morte: giacchè non portan acqua e terminano così sospese rispetto ai fondi delle attuali valli, ben vive, che limitano tutto attorno il Matese.

Sembrano valli morte, e valli morte sono di fatti. Dobbiamo soltanto imaginare il tempo, umanamente lontano, nel quale tutte le falde della montagna erano ammantate dai teneri terreni che anche adesso vi si addossano in sottili lembi. Allora si formarono quelle valli che hanno adesso una apparenza così strana e anòmala, ma che allora continuavano il loro corso su la superficie dei terreni morbidi che ammantavano e nascondevano la grande cupola saldamente rocciosa. E l'acqua, allora, vi scorreva.

Ma poi, in seguito di tempo, si escavarono le profonde docce vallive che oggi circondano il Matese: nella massa, ben più salda e resistente, di questo, la erosione non potè essere altrettanto intensa e veloce; e i tronchi delle vecchie valli rimasero come sospesi, là su, ed anche come morti. Perchè, anche, come morti? Perchè le acque, via via che procedeva l'affossamento delle grandi docce vallive periferiche, preferivano, per raggiungerne il fondo, le vie sotterranee, aperte e facili, nella massa calcarea della montagna. E sono quelle infatti che alimentano le grosse polle gorgoglianti, giro giro, a varia altezza, dalle falde del Matese.

E giriamo, tutto attorno alla montagna, se non la si vuol salire. Per salirla sono soltanto piccole e faticose mulattiere, e non vi sono paesi fuor che ai piedi dei fianchi: chi voglia non limitarsi ad una rapida corsa di traverso alla massiccia cupola rocciosa, ma osservarne le valli morte ed il lago e le creste estreme del Miletto ed i circhi che si affossano sul suo versante di Settentrione, dovrebbe forse provare l'esperienza di un bivacco all'agghiaccio. Meglio, per i più, correre per le belle strade che cingono, quasi, tutta la montagna, svolgendosi come un nastro candido e sinuoso in mezzo al verdeggiare degli ampi fondi delle valli.

Siamo giunti al Volturno presso Amorosi, là dove esso riceve le acque del Calore: sta davanti a noi la massa del Matese, del quale la lunga cresta del M. Monaco di Gioia (1331 m.), suo avamposto estremo, sembra strapiombare sul piano con la sua grande e selvaggia parete di roccia nuda; sul davanti, il M. Àcero (733 m.), conico, isolato, sembra una sentinella ancora più avanzata. Ma abbandoniamo il Volturno pel Calore: di là del fiume, proprio nel piano, spunta appena, fra gli alberi dei campi, il campanile di Amorosi; poco oltre, al margine delle prime tenui pendici, ecco Telese, un po' dispersa tra il verde, attorno alle sue sorgenti salutifere.

Noi potremmo risalire il Calore per un tratto men breve; ma appena oltrepassatolo,

MONTI DEL MATESE DALLA PIANA DEL BIFERNO.

saliamo su per la strada che con piccoli lacci e curve e svolte ci fa subito salire su per l'estremo fianco meridionale del Matese: questa via ci dà una vista più dominatrice ed è più istruttiva: ci mostrerà come era la montagna prima che si affossassero le grandi valli che adesso tutta la circondano. Rapida salita: fondo densamente alberato, fianchi tutti a colture, boschi di olivi in basso, più in alto vigne sopra tutto, poi rada macchia, infine le sommità pianeggianti, brulle o del tutto nude e rocciose.

Ma appena raggiunto Guardia Sanframondi (428 m.), che si distende, tutta compatta nel suo abitato, giù per il pendìo, la salita è terminata. Ora si corre di traverso al fianco, al limite tra le colture e la macchia, dominando dall'alto la bella valle del Calore: dal suo sfocio nel Volturno fino all'ampia bassura di Benevento. Pare di correre lungo una balconata che si affacci sul pendìo alberato della valle: in basso, il fiume divaga con i suoi meandri quasi regolari tra una sponda e l'altra. Anche un paesetto, — è San Lupo, — pare affacciarsi alla balconata; e lo protegge lo svelto campanile sormontato dalla bella cupoletta tutta rilucente nelle sue ceramiche varicolori.

Ma ecco che ci avviciniamo, rapidamente, allo spartiacque verso il Tàmmaro. Attenti, chè qui, per poco che si sappia riconoscere i tratti, — direi quasi fisionomici, — pei quali un paesaggio può differire da un altro, qui veramente si deve vedere, subito, tratti speciali. Il Matese, qui non precipita più con il solito fianco rudemente aspro od

MODESTIA DEL GRUPPO DEL MATESE

anche soltanto erto: no, qui ad esso si attacca, abbastanza in alto, una gran superficie regolare, uniforme, solo dolcemente inclinata e spoglia, completamente d'alberi.

Alle linee rotte e verticali dei monti, si vedono succedere, qui, in contrasto pieno, linee uniformi e piatte di specie di altipiani; al grigio degli olivi ed al cupo delle macchie, il verde chiaro dei grani giovani o il giallo delle messi mature.

E quando siamo giunti su lo spartiacque, presso il paesello di Pontelandolfo (488 m.), allora quelle superfici regolari, pianeggianti, si vedono stendersi quasi all'infinito, chè non si scorge l'angusto affossarsi, in esse, delle valli: stendersi quasi all'infinito, giacchè nessun maggior rilievo se ne alza nem-

meno là dove è il displuvio, non lontano, dell'Appennino. E qui, vicino a noi, esse si attaccano al Matese, le cui sommità nude si rialzano appena come lievi groppe rocciose. Ebbene, così doveva apparire il Matese d'ogni intorno, prima che si affossassero le valli attuali che lo circondano isolandolo. Così: tenui groppe rocciose, con le sue dolci docce vallive, che ora sono rimaste come tronchi morti e senz'acqua.

Ma di là di Pontelandolfo caliamo giù nell'ampia valle del Tàmmaro, così stranamente difforme: da un lato ritorna nella sua completezza il fianco erto e roccioso del Matese, dall'altro si stendono, sinchè lontana giunge la vista, le solite superfici piane, livellate. Pendici a grano, per lo più; qua e là macchie d'alberi, nel fondo o dove il pendìo è maggiore, nei bassi fianchi; qualche casa dispersa: di quelle tipiche case del Beneventano, che hanno una parte mediana più rialzata e nella parte superiore i muri tutti sforacchiati in serie regolari per dar passaggio all'aria ed ai piccioni; ma spesso i fori hanno perduto il loro ufficio originario, e son sostituiti da serie regolari di semplici rientranze nella muratura. E nei campi si affrettano al lavoro uomini e donne nel caratteristico costume. Caratteristico, però, specialmente nelle donne: cioce ai piedi, sottana azzurra un po' goffa a tante piccole pieghe, grembiale a righe di rosso vivace, corpetto scuro ampiamente scollato e senza maniche, di sotto al quale sboffa la camicia candida, una pezzuola bianca piegata sulla testa. Spesso li incontriamo sulla strada a gruppi: quasi tutti sopra i somarelli, sovente in due sullo stesso animale. Quanto ci sentiamo lontani, qui, dalla città popolosa, che uniforma tutto e tutti! E quanto lontani da noi anche i paesetti che si affacciano dal margine delle superficie pianeggianti, — ecco da questa parte S. Croce del Sannio, — o si raccolgono su qualche asperità del Matese: come Sassinoro e Morcone. Ci guardano da lontano, con una cert'aria di solitudine sdegnosa. Pittorescamente bello Morcone, sopra tutti. Se corriamo lungo la strada, giù, nel fondo della valle, esso ci appare come adagiato, con le sue case fitte fitte, sul pendio del monte; ma se abbiamo invece preferito la via più alta che lo raggiunge, lo vedremo da prima di profilo con l'abitato bian-

SE, VISTO DA PONTELANDOLFO.

MORCONE, DEGRADANTE SUL SUO SPUNTONE DI ROCCIA.

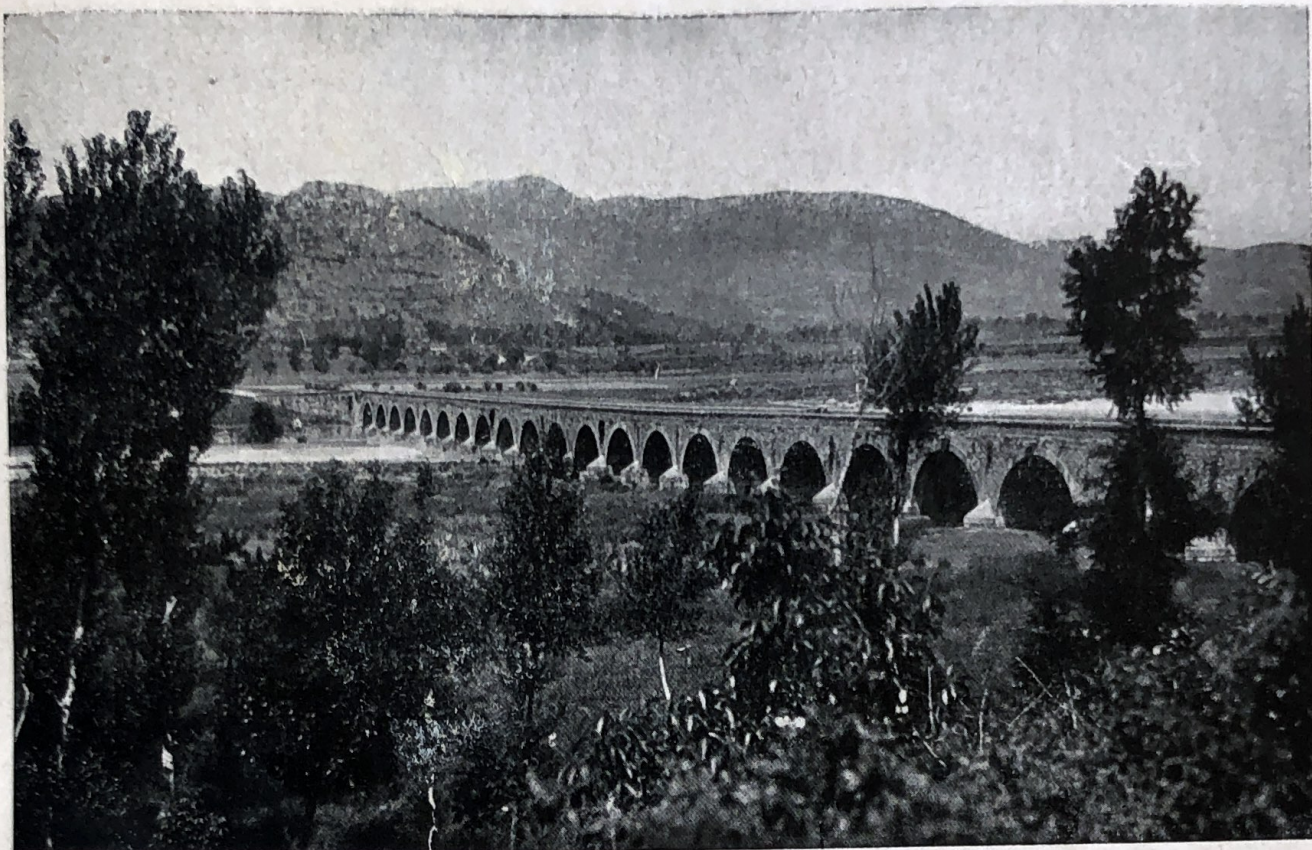
S. NICANDRO, PRESSO VENAFRO.

cheggiante in discesa e coronato dai ruderi grigiastri di una vecchia rocca; bisogna però giungergli vicino, per scorgere che Morcone si distende soltanto sul pendio di uno spuntone di roccia nettamente staccato dal prossimo fianco della montagna: lo distacca una piccola gola tagliata giù di netto, con pareti incisive, nei massicci banchi di calcare.

Ma il Matese, pure, richiama sempre la nostra attenzione. La bella doccia valliva del Tàmmaro, dopo la breve stretta sotto Sassinoro, si fa ancora più ampia: gran piana folta di biade nel suo fondo; la sua ampiezza ci permette di dominare sempre più la montagna. E la montagna mostra un vallone, e allo sfocio di questo è un paese, Sepino. Ma pel vallone si vede, nel suo fondo, dilungarsi un'alta sottile schiena di monte, che precipita con un pendio ertissimo, tutto però cupo di macchia: è il M. Mutria (1822 m.). Più oltre, per un altro vallone — profondo, selvaggio, vera gola tagliata a gran colpi — ecco una grande groppa rocciosa, grigiastra, fino a tarda stagione chiazzata di neve: è il M. Gallìnola (1922 m.).

Ma siamo ormai al termine della valle del Tàmmaro. Bisogna però saperlo: l'ampio avvallamento continua ancora, ugualmente ampio e diritto, alla base della montagna; vediamo nel suo fondo solo lievissime ondulazioni del terreno. Tante bastano: di là non corre più il Tàmmaro, ma già il Biferno.

Altri valloni, che sembrano gole selvagge, dal fianco del Matese; ed ad ogni loro sfocio un paese; oltre Sepino, ecco Guardiaregia, ecco Campochiaro: bei nomi, sonoramente feudali, come Castelpetroso, Roccamondolfi, Longano, Castelpizzuto, Monteroduni, sparsi sui fianchi della montagna, in questa sua estremità settentrionale, tra la piana del Biferno e l'alto bacino del Volturno.

Ma da l'una all'altro è breve e facile il passaggio: per il tenue colle di Pàstena, segnato da una chiesetta sacra alla Madonna Addolorata: dietro si abbandona la vista delle groppe culminanti del Matese con la estrema breve cresta rocciosa del Miletto; davanti, si apre un paesaggio completamente nuovo, di piccoli bacini quasi in gradinata, fondi di antichi laghi, come insegna anche la toponomastica paesana. Villaggi pittoreschi da ogni parte: Carpinone, sopra un rilievo limitato da un'ansa infossata del torrente; Pesche, quasi aggrappato al pendio, sotto una precipitosa parete di roccia nuda; Miranda, però, più pittoresco certamente fra tutti quanti, perchè raccolto sopra uno spuntone roccioso che sorge quasi isolato da una specie di circo inciso nel fianco di un monte poco più lontano. Paesaggio, non ampiamente aperto: i piccoli bacini, i mediocri ripiani sono tutti serrati tra i monti opposti; e da una parte sono sempre i fianchi del Matese, la grande cupola massiccia. Anche

IL PONTE DAI 25 ARCHI, SUL VOLTURNO.

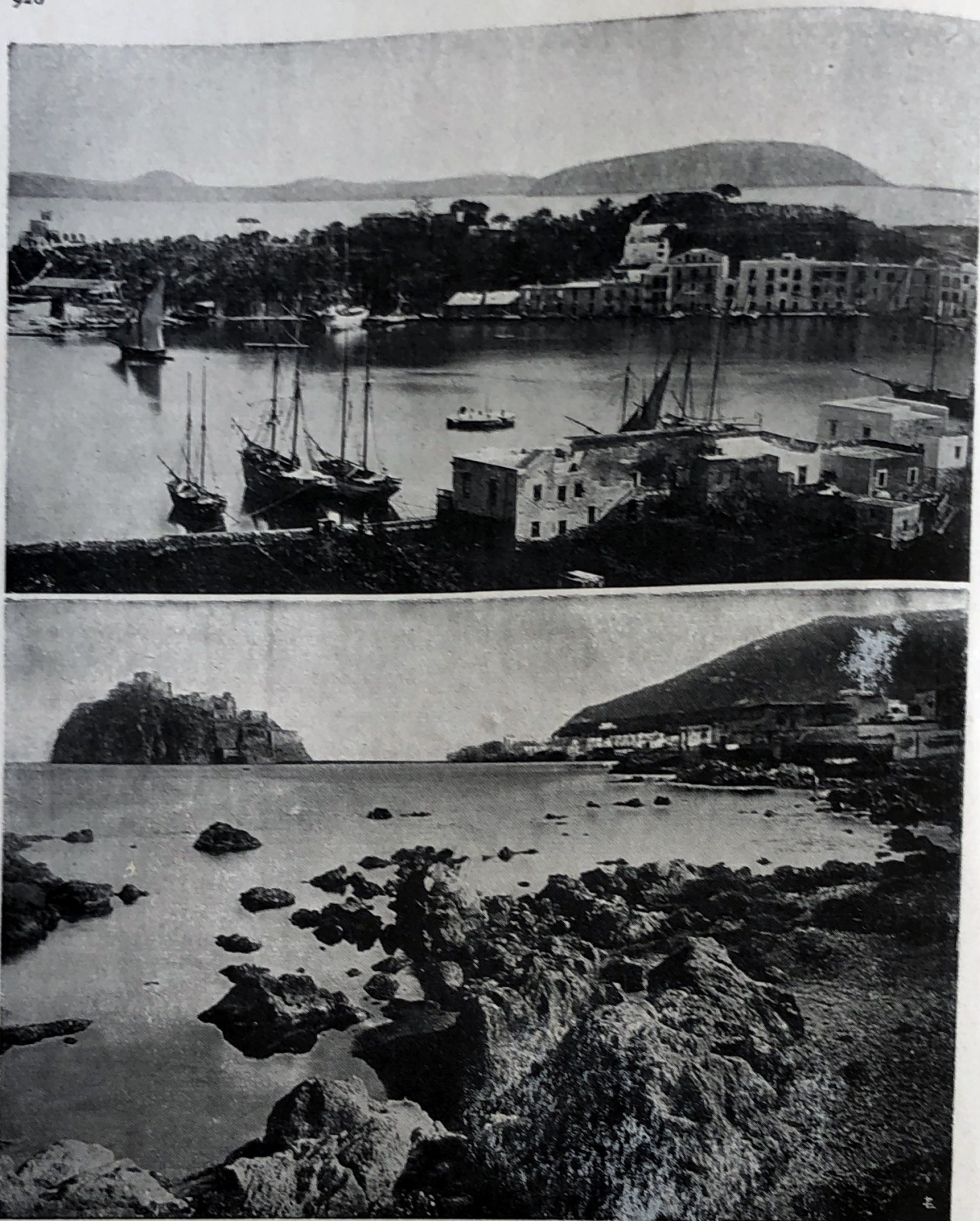
Isernia ne appare quasi serrata, e si distende lunga e sottile, in discesa, giù per un crestoncello tra due torrenti affossati, che poco oltre si uniscono.

Ma pur che si oltrepassi la città, il paesaggio si allarga, si allarga sempre più; e appena giunti al ponte dei 25 archi, dove un gran ventaglio di fiumi e di valli concorre nel Volturno, allora ritroviamo la tipica ampia e profonda doccia valliva, dalla quale si inalza con rinnovata imponenza la montagna del Matese. Ed è da questa parte che si vedon sboccare in alto, su, del suo fianco, le più tipiche tra le vecchie valli morte incise con tenui forme nelle sue groppe superiori: belle, sopra tutte, quelle del Sava e del Lete e la Valle Agricola, che sboccano sopra Prata Sannita.

La bella valle, intanto, distende le sue piane livellate, uniformi, smeraldine di campi e di foraggi: grandiosa veramente, in tutte le sue linee. Quanta grazia ha, in essa, il monastero di S. Nicandro, con lo svelto porticato, la colonna anteriore sormontata dalla croce, e i bei pini solitari!

Lasciamo pure Venafro; forse ci può attirare, fuori del paese, quello strano gruppo circolare di case, racchiudenti la grande aia comune, sorte sopra il perimetro di un anfiteatro romano. Ma noi, quando giriamo fra i monti della Campania interna, non cerchiamo tanto tracce dell'arte e della storia umane: ne conosciamo già troppe da altre regioni che ne son più doviziose. Qui cerchiamo sopra tutto di interpretare e di ammirare l'arte onde gli agenti naturali hanno modellato questi mirabili paesaggi, e la storia della terra che nel paesaggio ha lasciato le sue stimmate parlanti a chi sappia ascoltare il loro muto linguaggio.

E via giù per il Volturno, giù per la grande piana di Alife: il Matese precipita sempre, da ogni parte, con la sua gran muraglia; valli morte e sospese, anche qui, dietro a Piedimonte, che si arricchisce delle grosse polle del Torano. Poi passiamo, nuovamente, la mediocre serie di poggi e di colline, che chiudono la Campania interna verso la pianura della Terra di Lavoro: bei ruderi di un castello sopra ad Alvignano; massiccia rocca dominante Cajazzo. Siamo al Ponte di Annibale, e siamo presso a Capua. Il Matese è sparito, dietro di noi. Addio bellezze agresti o rudi della natura quasi intatta, e della gente ancora primitiva: si ritorna sulle chiare vie della storia.

GIOTTO DAINELLI.

Stazioni balneari italiane. — Pubblichiamo volentieri due belle fotografie favoriteci dalla « Associazione per l'incremento del Comune d'Ischia » che tanto fa per l'abbellimento e la propaganda di quella bellissima isola.

Ecco, nella fotografia superiore, il Porto d'Ischia, antico cratere di vulcano spento, per secoli vivaio di squisiti pesci, nel 1854 Ferdinando II di Borbone lo trasformò in porto e da allora assicurò la ricchezza dell'isola. Oggi dà il nome alla frequentata stazione balneare isolana.

Il Castello d'Ischia, illustrato nella fotografia inferiore, classica reggia di Alcinoo di omerica memoria, venne convertito in fortezza da Gerone di Siracusa nel 474 a. C. Quivi, il 1509, Ferrante d'Avalos s'impalmò a Vittoria Colonna. Nel 1859 fu penitenziario politico; ora è nido di rondini ed elemento di suggestiva bellezza nel paesaggio isolano.

LA "DIRETTISSIMA„ BOLOGNA-FIRENZE

Mentre si stanno discutendo i progetti di nuove ferrovie direttissime elettriche nell'Italia settentrionale, non è fuor di luogo parlare dei lavori che fervono per portare a termine una «direttissima» che riuscirà pei criteri di costruzione di importanza grandiosa: la Bologna-Firenze.

Riconosciuta la insufficienza della esistente linea Bologna-Porretta-Pistoia-Firenze alle esigenze del servizio ferroviario presente e futuro — dato che costituisce la principale linea riunente l'Italia settentrionale alla centrale —, venne decisa fin dal 1908 la costruzione di una nuova linea più diretta tra Bologna e Firenze: ma fu soltanto dopo che, nel 1913, le conclusioni di una Commissione riferite in Parlamento fecero tacere alcune vivaci obbiezioni mosse al tracciato prescelto, che poterono iniziarsi i lavori, davvero imponenti: tutta la linea sarà a doppio binario, a trazione elettrica, ed avrà la caratteristica importantissima di una scarsa pendenza, nonostante attraversi la dorsale principale dell'Appennino. Ciò si è ottenuto con una grandiosa galleria di valico che raggiungerà la ragguardevole lunghezza di 18.510 metri (la galleria internazionale del Sempione — la maggiore delle transalpine — misura metri 19.803): in tal guisa il punto più alto della linea sarà a 322 m. sul mare (nella galleria dell'Appennino) mentre il punto più alto della attuale linea porrettana è di 615 metri (Pracchia). Ma anche il percorso risulterà assai abbreviato poichè di contro ai chilometri 131,800 della Bologna-Pistoia-Firenze staranno i 97,350 della «direttissima» Bologna-Firenze, comodamente superabili in un'ora e mezza da un treno elettrico. Notevolissimo è poi il numero di gallerie, ponti, viadotti, cavalcavia che si succedono l'un l'altro, evitando su tutto il percorso ogni passaggio a livello, anche su strade campestri, ciò che conferisce ai lavori particolare imponenza.

TRACCIATO DELLA «DIRETTISSIMA» BOLOGNA-FIRENZE.

Il tracciato.

La linea parte da Bologna staccandosi da quella per Ancona circa 2 km. a levante della stazione ferroviaria (nella quale sono in corso grandi lavori di ampliamento), e piegando verso mezzogiorno: attraversa i sobborghi della città mantenendosi su di un alto terrapieno e passando con begli archi sopra alle importanti carrozzabili per Ravenna e per Rimini (via Emilia), oltrecchè alle numerose strade comunali. A San Ruffillo (km. 6) è la prima stazione, al di là della quale la linea, che ha raggiunto il torrentello Savena, lo at-

SASSO - PONTE SUL RENO PER LA FERROVIA DI SERVIZIO CHE RISALE LA VAL DI SETTA.

traversa su di un ponte e poi ne segue il corso, risalendo fino a Pianoro lungo la riva destra, incrociando tre volte la strada nazionale per Firenze, sempre con grandiosi soprapassaggi. Raggiunta dopo breve galleria la stazione di Pianoro (km. 15 circa), attraversa nuovamente il fiume su di un altro bel ponte ed entra quindi nella prima grande galleria, quella sotto Monte Adone, lunga 7155 metri. All' uscita da questa sbocca in Val di Setta (affluente del Reno) raggiungendo dopo altra breve galleria la stazione di Vado (km. 26 circa). Subito dopo con un grandioso ponte ad archi passa sopra l'abitato di Vado, la strada provinciale ed il Setta, portandosi sulla sinistra di questo e risalendo tra un succedersi di gallerie e specialmente di ponti viadotti sui numerosi rii che attraversa: costruzioni imponenti che suscitano particolarmente in questo tratto l'ammirazione di chi li osserva, procedendo sulla strada provinciale che corre parallela sull'altra riva del torrente. A Pian di Setta, dopo un bel ponte sul Rio Farnetola, la linea entra in una galleria di 3049 m., all'uscita attraversa il torrente Brasimone e dopo un'altra breve galleria (m. 519) raggiunge la stazione di Castiglione de' Pepoli (il paese dista 15 km. circa) a 41 km. da Bologna. Subito si inizia la grande galleria dell'Appennino, lunga metri 18.510, che tocca a 5 km. dall'inizio il punto più alto della linea (m. 322 s. m.). Lo sbocco della galleria è a Vernio, nella Valle del Bisenzio, lungo cui la ferrovia discende con altri numerosi manufatti (per quanto di aspetto meno imponente di quelli del versante bolognese), raggiungendo la nuova stazione di Prato ed allacciandosi alla linea Pistoia-Firenze.

Sviluppo e stato attuale dei lavori.

La «direttissima» misura nel tratto da costruirsi, cioè da Bologna a Prato km. 81, e lungo tutta la linea fervono finalmente i lavori. Infatti essi, cominciati prima della grande guerra, vennero allora completamente sospesi. Si era sino a tal epoca lavorato soprattutto nel primo tronco Bologna-Pianoro, e si erano inoltre già costruite due apposite linee ferroviarie di servizio, a scartamento ridotto, destinate al trasporto rapido ed economico della grande quantità di materiale necessario alla costruzione della «direttissima»: l'una partendo dalla stazione di Sasso sulla Bologna-Porretta risale la

PIAN DI SETTA - PONTE DELLA « DIRETTISSIMA » SUL RIO FARNETOLA (L'IMBOCCO NORD DELLA GALLERIA DI PIAN DI SETTA È SUBITO AL DI LÀ, VELATO DAL FUMO DELL' OFFICINA).

valle del Setta sino all'imbocco nord nella grande galleria di valico (pressi di Lagaro), l'altra da Prato raggiunge lungo il Bisenzio la imboccatura sud della galleria stessa. Le due linee costituiscono già di per sè un lavoro non indifferente, specialmente la prima che comprende varie gallerie e ponti, due dei quali davvero importanti sul Reno di fronte a Sasso e sul Setta a Vado, aventi carattere di costruzioni stabili. Lungo il Setta a monte di Vado e lungo il Bisenzio dette ferrovie di servizio a chi percorra queste valli sono ben visibili come linee parallele — più basse e più modeste — a quella in costruzione, sovrastante di alcuni metri, che sarà la grande linea: e se quando questa sarà in efficienza potranno essere demolite, è però speranza degli abitanti le zone intermedie che il tratto di circa 10 km. tra Sasso e Vado sia mantenuto come utile linea in servizio locale.

Nel dopo guerra per le condizioni del momento (agitazioni operaie e difficoltà finanziarie) i lavori furono ripresi stentatamente, sino all'estate 1923 in cui riebbero l'impulso necessario per compiere l'opera in un settennio: poichè si ha l'intendimento di condurre a termine pel 1930 la costruzione della sede stradale e dipendenze.

Ecco lo stato attuale dei lavori (primavera 1925): il tronco Bologna-Pianoro è pressochè compiuto; nel tronco Pianoro-Castiglione il lavoro procede alacremente e ne è già eseguita una parte notevole, compresi i grandi ponti sulla sinistra del Setta, mentre è iniziato il grandioso ponte di Vado. Per le due gallerie maggiori del tronco lo stato di avanzamento attuale è — in cifre tonde — il seguente:

Galleria di Monte Adone - Imbocco Nord (Pianoro) Avanzamento m. 2800.

Galleria di Monte Adone - Imbocco Sud (Vado) Avanzamento m. 1700.

Galleria di Pian di Setta - Solo all'imbocco Nord Avanzamento m. 1050.

Per la grande galleria dell'Appennino, che è parte preponderante del tronco Castiglione-Vernio (km. 18.510 su 21.460) l'avanzamento ha raggiunto m. 2500 all'imbocco Nord e metri 3000 all'imbocco Sud. Ma per

PIANORO - PONTE DELLA «DIRETTISSIMA» SUL SAVENA.

sollecitare i lavori di questa si è compiuta un'altra importante opera: il traforo di due pozzi abbinati inclinati nella località Cà di Landino, a metà circa della galleria, per permettere anche di là l'attacco nei due sensi, che ha già raggiunto alcune centinaia di metri. Il cantiere di tali pozzi sarà collegato con una ferrovia aerea al cantiere posto all'imbocco Nord della galleria ove giunge il binario di servizio da Sasso.

Infine nel tronco Vernio-Prato è già eseguita una buona metà dei lavori, compresa la parte preponderante delle opere d'arte.

È dunque a sperare che nessuna difficoltà venga a frapporsi sicchè l'opera possa compiersi nel termine progettato, mutando finalmente in realtà la sospirata celerità di comunicazioni tra Bologna e Firenze.

Elettrificazione.

La «direttissima» sarà a trazione elettrica: e poichè oltre ad essa sarà elettrificata anche la esistente linea Bologna-Pistoia, le Ferrovie dello Stato hanno provveduto a costruire delle centrali elettriche proprie nell'Appennino bolognese.

Nella valle della Limentra orientale, affluente di destra del Reno, si è iniziata la costruzione di due vasti laghi artificiali. Lo sbarramento pel lago superiore sta sorgendo presso Suviana (ed è già stata costruita una bella strada apposita che risale la valle da Riola sino a questo punto, allacciandosi alla strada esistente Castel di Casio-Porretta, il secondo, più a valle, presso Castrola, utilizzerà le acque uscite dalla centrale superiore. Ma per avere a disposizione una maggior quantità d'acqua (visto che nella sola Limentra orientale non se ne raccoglie a sufficienza), è stato sbarrato il Reno a Molino del Pallone e la Limentra occidentale a Pàvana — qui con una grandiosa diga i cui lavori sono già molto avanzati —, portando con una galleria le acque del Reno da Molino del Pallone a Pàvana e con una seconda queste al lago di Suviana.

Anche pel compimento di quest'opera occorreranno alcuni anni, ma è evidente l'importanza che avrà quando sarà portata a termine.

Sin d'ora intanto il turista che percorre le valli dell'Appennino bolognese ha campo di ammirare, insieme colle bellezze naturali — e non certo piccole — che il paesaggio offre, un insieme di imponenti opere del lavoro umano che raddoppia l'interesse dei luoghi.

Dott. PIETRO MAINOLDI.

VITA DEL TOURING

Un nuovo servizio del Touring: l'affiliamento dei rivenditori di « Fotografie locali ».

Da più parti ci era stata fatta presente la opportunità che il nostro Sodalizio si interessasse affinchè ai turisti fosse possibile, durante le loro peregrinazioni in Italia, acquistare *sul posto* fotografie d'arte, di paesaggio, di costumi, che le maggiori case fotografiche italiane hanno predisposto e che a quelle località o agli immediati dintorni si riferiscono.

L'interesse di acquistare fotografie del genere non è soltanto legato al ricordo che attraverso quelle fotografie può essere assicurato in modo più duraturo e costituire quindi una inesauribile fonte di propaganda turistica. (Nè si dica che tale acquisto possa esser fatto poi da lontano per mezzo di cataloghi; tutti sanno quale valore abbia l'occasione che, quasi sempre, funge anche da tentazione).

L'acquistare sul posto le fotografie giova anche alla migliore conoscenza della località visitata. Vi sono monumenti, punti panoramici, particolari etnografici, che il turista ricercherà solo se avrà su di lui agito quel potente richiamo che è la visione di una bella fotografia illustrante il monumento, il paesaggio o il costume. Noi sappiamo quale valore di richiamo abbiano le nostre guide, con le loro segnalazioni, descrizioni, raccomandazioni; ma in molti casi e per molti turisti la spinta decisiva non può venire che dalla fotografia.

Vi sono poi dei casi in cui la fotografia diviene addirittura un mezzo per poter meglio studiare ed apprezzare un'opera d'arte. Chi non s'è trovato ad imprecare perchè una tela, posta in condizioni di luce sfavorevoli, non poteva essere ammirata in tutti i suoi particolari ed a benedire l'intervento di una riproduzione fotografica che gli consentiva di rintracciare nella penombra i tratti caratteristici della composizione o del disegno? E quante volte non ci siamo valsi non solo del canocchiale ma anche della riproduzione fotografica per poter meglio godere un affresco posto su un'altissima vôlta, lontana dagli occhi nostri?

Infine le fotografie riproducenti dei « particolari » di opere d'arte consentono di studiare assai bene alcune figure o alcuni elementi di paesaggio sui quali la nostra attenzione difficilmente verrebbe attratta, se non ci fossero profferti dinnanzi agli occhi in grandezza naturale od anche maggiore del vero.

Tutte queste ragioni ci hanno indotto a considerare l'opportunità che un'azione di propaganda fosse iniziata al fine di indurre i rivenditori di fotografie locali a mantenere sempre al corrente le serie da essi avute in deposito dalle principali Case editrici di fotografie, ed a cercare di estendere il numero di tali rivenditori, promuovendo nel contempo il sorgere, in centri minori, di Ditte fotografiche capaci di riprodurre degnamente le bellezze di storia, d'arte, di natura ed etnografiche della località e dei suoi immediati dintorni.

Siamo stati assai aiutati in questa nostra opera dalla Casa editrice Alinari di Firenze, che è certo la più cospicua del genere in Italia, e che, dopo avere inviato apposite circolari di sollecitazione alle 130 Ditte che hanno in deposito per la vendita serie di fotografie Alinari, Ditte sparse a un dipresso in ogni parte d'Italia, ci ha proposto l'istituzione di una nuova branca dei nostri servizi di affiliamento comprendente appunto i *Rivenditori di fotografie locali*. L'espressione dice chiaramente ciò che a noi interessa promuovere: non si tratta di pretendere che, ad esempio, sia possibile a Siena acquistare fotografie di Perugia o trovare in altri luoghi che non siano quello in cui ha sede la Casa madre delle serie complete di fotografie da tale Casa editrice prodotte, bensì di assicurare la possibilità al turista che si rechi a Siena di poter acquistare tutte le fotografie che ciascuna di quelle Case (Alinari, Brogi, Anderson, ecc., ecc.) ha predisposto ad illustrazione di Siena e di quelle località che vengono visitate facendo capo a Siena.

E' nato così il servizio di *affiliamento dei Rivenditori di fotografie locali*. Il nome di questi sarà, come al solito, pubblicato in *Rivista* e nell'*Annuario Generale* con particolare segno di raccomandazione, mentre nelle nostre *Guide*, sia in edizione italiana che straniera, saranno indicati questi preziosi recapiti ai quali il turista potrà rivolgersi per ottenere del materiale fotografico di ricordo e di studio.

Nel patto di affiliamento il Touring ha posto le seguenti clausole:

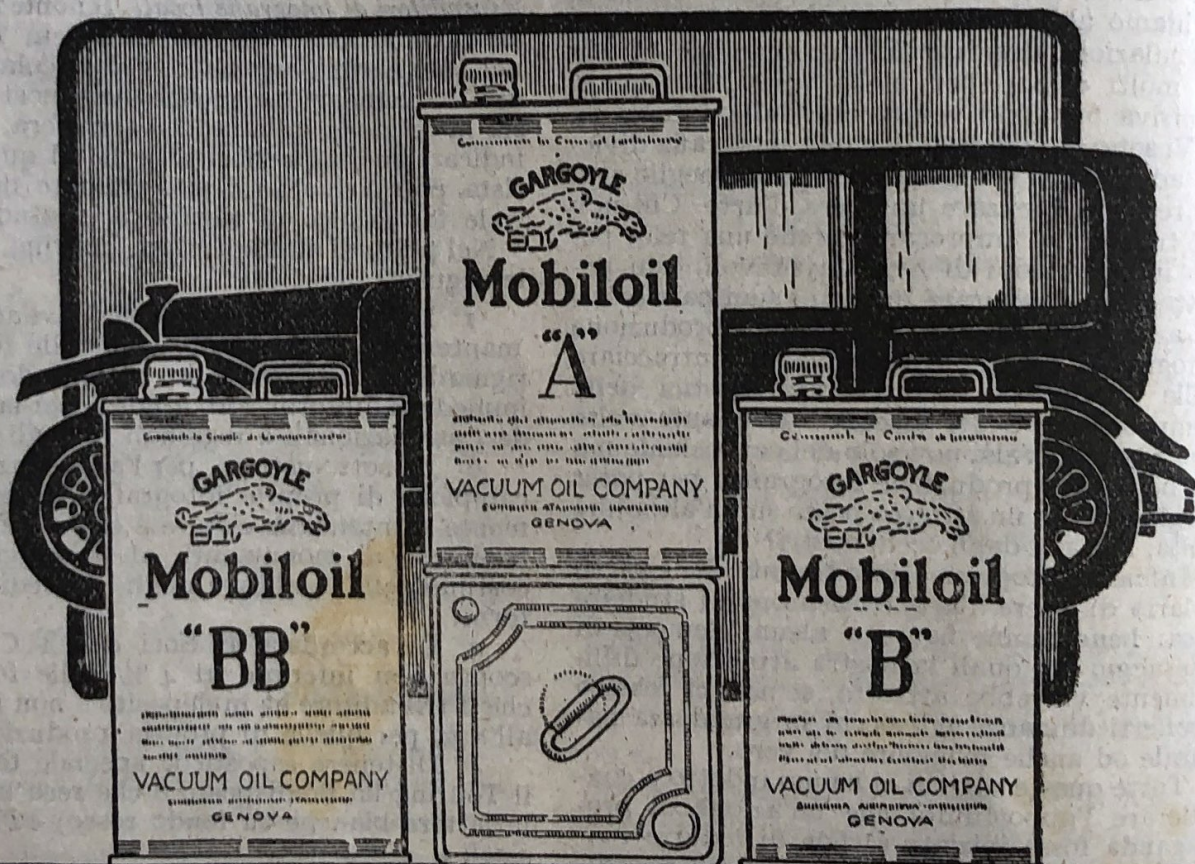
1° L'obbligo da parte dei rivenditori di mantenersi sempre forniti di quelle fotografie riguardanti la località in cui risiedono e gli immediati dintorni, loro affidate per la vendita da Case nazionali o regionali o locali;

2° Di sottomettere, per l'approvazione, un campione di proprie fotografie che eventualmente si intendano esitare e che si riferiscano beninteso ai monumenti, al paesaggio ed ai costumi della località e degli immediati dintorni;

3° Di accordare ai Soci del T. C. I. uno sconto non inferiore al 4 % sulle fotografie che il rivenditore ha in deposito e non inferiore all'8 % per quelle di propria produzione;

4° Di tenere esposta la speciale targa che il Touring ha predisposto e che reca la scritta (a lettere bianche su fondo rosso) « *Fotografie locali* ».

Il lavoro per l'affiliamento di queste Ditte è già iniziato e prosegue alacremente. Noi speriamo che i nostri Soci, e soprattutto i Capi Consoli ed i Consoli, ci aiuteranno a rendere sempre più vasta la rete di questi nuovi affi-

liamenti, segnalandoci fotografi locali veramente meritevoli di ottenere la targa del Touring e incitando Ditte locali a farsi depositarie di fotografie delle maggiori Case nazionali.

Il Touring assicura alle Ditte una giusta clamanza e non richiede da esse in cambio se non un trattamento di favore per i propri Soci e l'assicurazione di compiere con scrupolo questo servizio di grande importanza per lo sviluppo del movimento turistico in Italia.

L'art. 19 dello Statuto.

Per il rinnovarsi di un desiderio di chiarimenti in materia delicata, ovvio col crescere così rapido del Touring, nella falange dei nuovi Soci, massime di quelli sparsi nei centri più piccoli, crediamo opportuno di ripubblicare tal quale, non essendovi motivi di variazioni, il trafiletto che già vide la luce ne Le Vie d'Italia *del marzo 1923, pag. 319 e nel* Foglietto d'informazioni *dell'aprile 1923, pag. 22:*

Con scarsa frequenza, ma pur di tanto in tanto, si sente chiedere, specialmente da nuovi Soci che non hanno ancora fatto l'abitudine alla fisionomia particolarissima del Consiglio del Touring: hanno emolumenti o comunque riconoscimenti materiali i membri del Consiglio?

A questi Soci è certamente sfuggito il primo periodo dell'art. 19 dello Statuto che dice nettamente, riferendosi al Consiglio: **tutte le cariche sono gratuite**.

Ma è d'uopo aggiungere che certo in pochi Sodalizi l'interpretazione di questo articolo, comune a tanti di essi, è sempre stata fatta con altrettanta rigidità.

Nessuna indennità per nessun motivo fu mai data in forma diretta o indiretta ad alcun membro di Consiglio per qualsiasi sua prestazione. Nè medaglie di presenza, nè spese di rappresentanza o altre. Tutte le prestazioni, anche speciali, sono rigorosamente gratuite: quelle dei legali che fanno parte del Consiglio, i quali dànno pareri professionali o conducono numerosissime pratiche o anche patrocinano qualche causa pel Touring; quelle dei Consiglieri che si assumono prestazioni speciali pur gravose, come la direzione della *Rivista*, quella dell'*Annuario Generale*, quella dell'*Annuario dell'Automobilismo*, del Personale e della Contabilità, della Tesoreria e della parte automobilistica, del Corpo Consolare, ed altre temporanee o permanenti.

Totalmente disinteressate sono pure le prestazioni del Presidente, per la redazione di guide e carte e di ogni altra sua pubblicazione come la collaborazione a *Le Vie d'Italia* ed i relativi viaggi, pei quali non viene corrisposta alcuna diaria nè altra qualsiasi spesa. Anche la proprietà letteraria di tutte indistintamente le opere pubblicate dal Touring, molte delle quali costituiscono un insieme librario formidabile, è presa dal Sodalizio per sè e non dai membri di Consiglio, autori o direttori, e s'intende, sempre senza alcun compenso.

Per ciò che riguarda *Le Vie d'Italia* si può notare che in generale gli articoli sono retribuiti. Solo i membri del Consiglio hanno un privilegio, gelosamente conservato: quello di darli a titolo gratuito.

Nè soltanto la prestazione è gratuita in tutta l'estensione del termine, ma molti membri del Consiglio dànno oltre il loro tempo anche partecipazioni materiali del proprio, nelle forme più svariate. Unica eccezione è qualche caso in cui si deve inviare un Membro di Consiglio per un incarico specifico di rappresentanza. Per questi incarichi (brevissimi) qualche volta, ma solo qualche volta, per esempio quando si verificò la necessità di un abboccamento personale all'estero, furono rimborsate alcune spese vive strettissimamente calcolate.

Un altro uso finora sempre praticato è che i Membri di Consiglio che fecero parte delle Gite Nazionali del Touring (Sicilia, Tripolitania, Venezia Tridentina e Giulia, Sardegna, Cirenaica, Toscana, Abruzzo, ecc.) pagarono integralmente la loro quota di gitanti, sebbene investiti della qualità di rappresentanti ufficiali.

Vogliamo dare un ultimo colpo di pennello a questa fisionomia. Il Sodalizio si è fatta una sede. Lo studio di un certo numero di aree nude dove la città le presentava, la compera, il progetto, la direzione dei lavori di costruzione del palazzo e le liquidazioni, furono opera gratuita di un tecnico, Membro del Consiglio. Ed anche numerosi sono i versamenti di migliaia o di decine di migliaia di lire di singoli membri di Consiglio, per destinarle a scopi speciali per i quali il Touring non avrebbe potuto votare fondi, o poteva desiderare un aumento degli assegnati.

Anche i Sindaci prestano gratuitamente la loro attiva opera di controllo amministrativo. Questa è, a titolo di informazione pei Soci più recenti del Touring che possono ignorarla, la applicazione e lo sviluppo (ci pare che si possa chiamare così) dell'articolo 19 dello Statuto.

Le nostre scuole alberghiere.

Come i Soci sanno, il Touring si occupa da tempo molto attivamente della istruzione professionale degli addetti d'albergo e ciò in intima collaborazione coll'Ente Nazionale delle Industrie Turistiche. Se quest'ultimo ha, con le scuole direttamente organizzate (Civitavecchia) o con quelle controllate e sussidiate (Montecatini, Rapallo e Torino), cercato di risolvere soprattutto il problema del miglioramento del personale di concetto degli alberghi, il Touring invece ha dedicato la propria attività esclusivamente a quel personale che potrebbe chiamarsi «di truppa», cioè agli apprendisti, intendano essi dedicarsi ai servizi di porta, a quelli di sala o a quelli di cucina.

Il programma del Touring, che fu potuto completare grazie al cospicuo intervento dell'E.N.I.T. e della Sezione lombarda dell'Associazione Italiana Albergatori comprende un biennio di *corso preparatorio* che si rivolge ad allievi frequentanti il corso popolare (6ª e 7ª) nelle scuole di Milano, Como ed Arona, ed un biennio di *corso professionale*, al quale sono ammessi gli allievi che frequentarono con pro-

fitto il corso preparatorio e, a cura della Sezione lombarda dell'A.I.A. trovano collocamento come apprendisti presso gli alberghi di Milano.

Nell'anno scolastico recentemente chiuso funzionarono in modo del tutto soddisfacente, i corsi preparatorî di Milano (Scuola di via Ruffini), di Como (Scuola di via Brambilla) e di Arona. Per quest'ultima località, nonostante le scarse disponibilità finanziarie di quel comune, fu possibile ugualmente svolgere il corso grazie al cospicuo contributo dato dagli albergatori di Pallanza, Stresa, Baveno, Cannero ed Arona tra i quali esercitò una benemerita opera di propaganda il Cav. Filippo Meroni, proprietario dell'Hôtel Metropole di Pallanza.

La *scuola professionale*, che ha sede nei locali semi-sotterranei di via Ruffini, potè pure con tutta regolarità svolgere il proprio programma, consistente non solo negli insegnamenti di coltura generale o di lingue (francese e inglese) ma anche in lezioni teorico-pratiche di tecnica alberghiera, di cucina, ecc., inframmezzati da numerose visite ad impianti ed istituzioni interessanti l'albergo.

Nel venturo anno si svolgerà regolarmente il secondo corso della scuola professionale ed i varî corsi preparatorî, mentre gli allievi promossi da questi verranno ammessi al primo corso della scuola professionale. Si sta anche studiando la possibilità di estendere i corsi preparatorî ad altre regioni della provincia di Novara che così largo contingente dà al personale d'albergo.

Le nuove disposizioni per la circolazione automobilistica nel Cantone dei Grigioni.

Il popolo grigionese ha deciso, con una recente votazione, di riammettere l'automobile alla circolazione su un certo numero di strade del Cantone, con le seguenti norme:

Strade aperte alle automobili per trasporto di persone. — Le strade seguenti sono aperte alla circolazione di automobili per trasporto di persone sino ad otto posti:

dal confine cantonale presso il Ponte Tardis (venendo da Ragaz) - Coira - Churwalden - Lenzerheide - Tiefencastel - Oberhalbstein - Julier - Silvaplana - Maloja - confine svizzero presso Castasegna;

Silvaplana - St. Moritz - Celerina - Pontresina e Celerina - Samaden - Pontresina;

Samaden - Zernez - Schuls - Tarasp - confine svizzero (Weinberg);

Coira - Reichenau - Thusis - Spluga - confine svizzero sulla vetta dello Spluga, inoltre Spluga - San Bernardino - confine cantonale presso San Vittore;

strada dell'Oberalp (confine Cantone Uri) e strada del Lucomagno (confine Canton Ticino) - Disentis - Ilanz - Flims - Reichenau;

Thusis - Tiefencastel;

Landquart - Davos-Platz - Flüela - Süs;

Zernez - Passo dell'Ofen - Umbrail - confine svizzero presso Monastero.

Motociclette. — I velocipedi con motore ausiliare, nonchè i motocicli sono ammessi alla circolazione sulle strade suindicate, ma solo per gli abitanti del Canton Grigioni.

Tasse. — Sui veicoli a motore che stazionano nel Cantone vengono percepite le seguenti tasse:

per automobili sino a 8 HP Fr. 150. - Per ogni HP in più di 8 la tassa aumenta di Fr. 20, sino ad un massimo di Fr. 1200;

per motocicli fino a 3 HP Fr. 40. - Per ogni HP in più Fr. 10;

motocicli con side-car pagano un supplemento di Fr. 15;

frazioni sino a 0,5 HP non si contano; frazioni di più di 0,5 HP pagano per un HP intero;

velocipedi con motore ausiliare sino ad 1 HP Fr. 10, da 1 a 2 HP Fr. 15.

La tassa d'entrata, nel Cantone, delle automobili per passeggeri ammonta:

1° per l'entrata e per un soggiorno fino a due giorni a Fr. 10;

2° per l'entrata e l'uscita a varie riprese e per un soggiorno durante un mese a Fr. 40.

Velocità massima. — Per le automobili da passeggeri è consentita una velocità massima: di 12 Km. all'ora nel passaggio di città, villaggi e gruppi di abitati; di 40 Km. all'ora in rasa campagna.

Norme per la circolazione. — Veicoli a motore, altri veicoli di qualsiasi specie, ciclisti, cavalieri e pedoni debbono, incrociandosi o sorpassandosi, lasciarsi reciprocamente ed in tempo utile lo spazio necessario.

E' severamente vietato di ostacolare od impedire o forzarsi il passaggio. A tal riguardo, riservate le disposizioni emanate dalla Direzione generale delle Poste svizzere in merito agli auto-cars postali, che sulle strade alpine hanno il diritto di scansare dal lato verso montagna, valgono le seguenti regole: tenere la destra, incrociare a destra, sorpassare a

sinistra, prendere possibilmente stretta la curva a destra e sufficientemente larga la curva a sinistra. Sulle strade con marciapiedi laterali (*trottoirs*), i pedoni debbono tenersi su quest'ultimi; attraversando le strade essi debbono prendere la via più breve ed usare la massima precauzione.

I veicoli a motore dovranno rallentare in misura da poter eventualmente fermarsi di colpo nei seguenti casi: traffico intenso, entrando od uscendo in o da case, garage, cortili, a curve od incroci di strade, svoltando in altre strade, in casi di nebbia, foschia od oscurità, passando a lato di ostacoli di qualsiasi genere, specie nelle vicinanze di ragazzi giuocanti, di mandrie grandi o piccole, di bestiame ombroso, ecc.

Incontrando assembramenti di gente, corteggi, processioni, funerali, ecc., i veicoli dovranno fermarsi oppure, a seconda dei casi, ridurre la velocità in modo da non molestare e da non mettere a repentaglio le persone o gli altri veicoli.

Penalità. — Le contravvenzioni alle disposizioni concernenti la circolazione dei veicoli a motore saranno puniti con multe pecuniarie sino a Fr. 2000; inoltre, in casi di premeditazione o di grave negligenza, verrà ritirato temporaneamente od anche stabilmente il permesso di circolazione.

Le contravvenzioni alle prescrizioni circa la velocità incorrono in una multa sino a Fr. 30. Eguale multa verrà applicata in caso di circolazione senza il relativo permesso.

Le multe vengono raddoppiate in caso di recidiva.

Orario per l'entrata delle automobili nel Cantone. — L'entrata e l'uscita di automobili nel e dal Cantone è vietata, durante il periodo dal 1° giugno al 1° ottobre, dalle ore 9 di sera sino alle 5 del mattino. Dal 1° ottobre al 31 maggio, l'entrata e l'uscita sono permesse solo dalle ore 8 alle 12 antimeridiane e dalle 2 alle 6 pomeridiane. L'entrata dai passaggi alpestri dell'Oberalp, Lucomagno, Spluga e Umbrail è permessa solo dal 1° giugno al 15 ottobre.

Il passaggio dei posti di controllo al confine svizzero è regolato, per quanto riguarda le ore d'entrata, dalle disposizioni vigenti per il controllo doganale e di polizia. Eventuali concessioni speciali sono accordate dal Dipartimento cantonale delle Pubbliche Costruzioni a Coira, il quale è pure competente ad emanare, quando occorra, disposizioni restrittive.

Lo sgravio fiscale della benzina - Un autorevole giudizio.

Nel fascicolo di febbraio degli *Annali dei Lavori Pubblici*, edito dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, leggiamo un interessante studio dell'Ing. Ferruccio Vezzani, dell'Ispettorato Generale Ferrovie Tranvie e Automobili, su « L'automobile, la ferrovia secondaria e la tranvia; loro concorrenza e reciproco campo d'azione ». Ci piace da esso riportare alcune osservazioni che si riferiscono al problema dello sgravio fiscale della benzina.

« Come è noto, la benzina è attualmente tassata in Italia con L. 24 oro al quintale di dazio erariale, più L. 60 al quintale di tassa di vendita, più L. 0,25 al quintale per diritto di statistica, ed infine con un dazio comunale variabile di città in città, che per Roma è ad esempio di L. 7,50 al quintale. Considerando la *lira-oro* al cambio attuale di L. 4,64 ne risulta una somma *per tassa e dazio erariale sulla benzina di* L. 171,61 *al quintale, cioè più che il* 100 % *del costo della benzina* che oggi è in Italia ai depositi costieri di L. 165 al quintale.

« Nessun altro paese ha posto sulla benzina delle tasse così elevate come l'Italia. Negli Stati Uniti d'America, in Inghilterra ed in Danimarca non esiste tassa nè dazio sulla benzina. In Germania la tassa complessiva è di circa L. 40 al quintale, nel Belgio di L. 15, in Francia di circa L. 40, in Spagna di L. 45, ecc.

« L'eccessivo gravame fiscale che in Italia esiste sulla benzina viene a costituire una vera e propria tassa su ciascun trasporto automobilistico. Ad esempio, per un autobus a 24 posti destinato ad un servizio pubblico viaggiatori, la spesa totale per autobus-chilometro che abbiamo calcolato in L. 3,50 si riduce a L. 3 nell'ipotesi che venga tolta ogni tassa sulla benzina, e il costo a *viaggiatore-chilometro* (supponendo sempre del 50 % il coefficiente d'occupazione dei posti disponibili) *si riduce da* L. 0,30 *a* L. 0,25 *a viaggiatore-chilometro.*

« La tassa sulla benzina corrisponde quindi oggi ad un incremento di tariffa sui servizi pubblici automobilistici di ben cinque centesimi a viaggiatore-chilometro, di fronte ad un sussidio governativo (nei casi in cui esso viene corrisposto) di circa due o tre centesimi a viaggiatore-chilometro. Ciò è anche confermato dai dati statistici sulle linee automobilistiche relativi all'anno 1922 pubblicati sulla « Raccolta di dati Statistici » dell'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie ed Automobili sopra citata.

« Ed infatti, di fronte ad un totale di L. 12.334.472,54 corrisposto dal Ministero dei LL. PP. nell'esercizio 1922-1923 per i sussidi sia ordinari che straordinari ai servizi automobilistici, sta una percorrenza complessiva effettuata in detto anno di 36.934.486 autobus-chilometro, dei quali 22.242.504 per le linee automobilistiche concesse in via definitiva e 14.691.982 per quelle autorizzate in via provvisoria. Supponendo un consumo medio di benzina di kg. 0,300 per autobus–chilometro ne risulta un consumo totale annuo di benzina per i servizi automobilistici di quintali 110.803 e quindi un introito per lo Stato, a titolo di tasse sulla benzina, di L. 19.000.000 circa. Ne consegue che gli attuali sussidi governativi corrisposti ai servizi pubblici automobilistici sono più fittizi che reali.

« Potrebbe obbiettarsi che l'abolizione di ogni tassa e dazio sulla benzina tornerebbe a favore di tutti gli automobilisti, provo-

cando un aumento del consumo di un prodotto che in parte può ritenersi di lusso e che l'Italia è obbligata ad importare dall'estero. Crediamo però che non possa più ormai seriamente sostenersi essere l'automobilismo uno sport di lusso.

« Secondo i dati del Touring Club Italiano, il numero degli autoveicoli in circolazione in Italia al 30 giugno 1924 era di 89.363, di cui 61.151 autovetture e 28.212 autocarri. Siamo ancora ben lungi dai 500.000 autoveicoli della Francia, dai 700.000 dell'Inghilterra e dai 18.000.000 circa degli Stati Uniti d'America.

« Supponendo di kg. 0,300 il consumo medio di benzina per autocarro-chilometro e di kg. 0,130 il consumo medio di benzina per autovettura-chilometro, nell'ipotesi che ciascun autocarro e ciascuna autovettura percorra ogni anno 10.000 chilometri, il consumo rispettivo di benzina risulterà di circa 85.000 tonnellate per gli autocarri e di circa 79.000 tonnellate per le autovetture; cioè più del 50 % della benzina consumata annualmente in Italia è impiegata per il trasporto delle merci il cui costo è un fattore importante del costo della vita. Ed anche la residua quota impiegata per le autovetture può considerarsi oggidì destinata, almeno per il 70 %, a trasporti non aventi alcun carattere di lusso, quali quelli dei professionisti, dei commercianti, industriali, ecc., e dei taxis nelle grandi città; trasporti che ridondano tutti a vantaggio dell'economia e della produzione nazionale. Ed il rimanente 30 % è già gravato formidabilmente d'imposte per tasse di circolazione, tasse di lusso, ecc. ».

L'autorevole studioso conclude che l'attuale tassa sulla benzina è ormai un *gravame fiscale antieconomico per tutta la nazione, come sarebbe ad esempio una tassa o un dazio sul carbone*; ed è d'avviso che « l'azione dello Stato — anzichè intervenire con la concessione di sussidi a servizi automobilistici caso per caso — debba preferibilmente limitarsi a provvedimenti di carattere generale, cioè alla *soppressione della tassa e del dazio sulla benzina e sugli altri oli minerali e al miglioramento della manutenzione delle strade ordinarie* ».

Sempre in materia contravvenzionale!

Siamo lieti di potere, grazie alla cortesia dell'Avv. Bottini, Pretore Onorario alla II Pretura Urbana di Milano, riprodurre qui sotto, a vantaggio dei nostri Soci possessori di autocarri, l'estratto di una recente sentenza di assoluzione per contestata infrazione all'art. 20 del R. D. 31 dicembre 1923, N. 3043, circa la mancanza della targa indicante il peso a vuoto e la proprietà dell'autocarro.

« Tre sono le imputazioni che vengono ascritte all'imputato. La prima per la violazione dell'art. 20 R. D. 31 dicembre 1923, N. 3043, per avere circolato con autocarro privo di targa indicante il peso a vuoto e la proprietà. Tale reato non ricorre, trattandosi di autoveicolo, inquantochè l'art. 20, nella prima parte, accenna alla targa portante il nome della Ditta e del Comune di residenza del proprietario, escludendo espressamente dalla norma gli autoveicoli e i veicoli trascinati a braccia. Al capoverso poi impone l'obbligo dell'indicazione del peso a vuoto e della portata, ma colla indicazione « sulla stessa targa » e cioè su quella stessa targa sulla quale deve essere apposto il nome e il cognome del proprietario e il Comune di residenza, dall'obbligo di portare la quale sono esclusi gli autoveicoli.

« Evidente è pertanto che il Legislatore ha voluto accennare soltanto ai veicoli a trazione animale e dall'altra ciò è anche logico. dato che per i veicoli a motore tali indicazioni sono già elencate sulla licenza di circolazione della quale i medesimi devono essere sempre muniti ».

Il 2° Convegno Auto-Motociclistico Nazionale a Verona (2 agosto).

L'Automobile Club e il Moto Club di Verona indicono per il 2 agosto il 2° Convegno Auto-Motociclistico Nazionale.

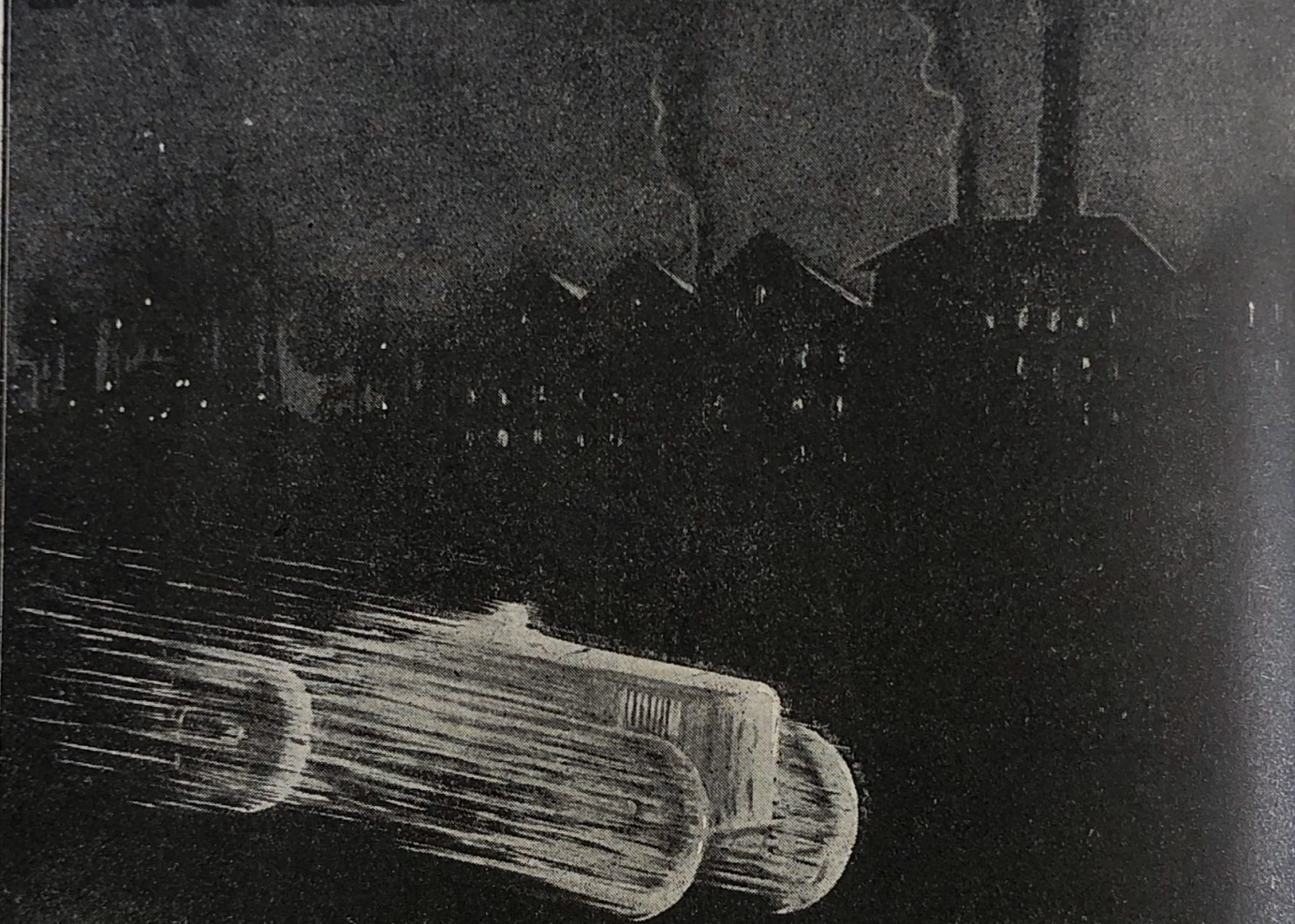
Possono prendere parte al Convegno tutti gli automobilisti e motociclisti isolati od aggruppati in Società Sportive. Le inscrizioni al Convegno si ricevono presso la sede del Comitato, in Palazzo della Gran Guardia, Verona, e sono stabilite in L. 12 per ogni motociclista e L. 15 per ogni automobilista, da pagarsi anticipatamente. Gli inscritti hanno diritto: *a*) alla artistica medaglia ricordo in bronzo; *b*) all'ingresso gratuito ai monumenti cittadini; *c*) alla sorveglianza e deposito gratuito delle macchine; *d*) al vermouth d'onore; *e*) allo sconto del 10 % negli alberghi che verranno indicati dal Comitato; *f*) all'ingresso gratuito in Arena, per assistere alla rappresentazione di una delle due opere in programma, nella stagione degli spettacoli lirici all'aperto: il *Mosè* di Rossini o la *Gioconda* di Ponchielli.

Le Società o Gruppi che intendono concorrere ai premi, dovranno accompagnare la loro adesione con l'importo di L. 25 (con tale importo potranno concorrere ad una o più categorie; i premi stabiliti consistono in medaglie, coppe artistiche, diplomi e oggetti vari, offerte da Case fabbricanti ed Enti pubblici). Le squadre e i gruppi partecipanti al Convegno devono avere un capo, che dovrà dichiarare all'arrivo a quale categoria la sua squadra intenda partecipare. Il giudizio della Giuria è inappellabile; il Convegno si terrà con qualunque tempo.

Un Concorso Nazionale per accessorio atto ad impedire i furti degli autoveicoli.

La Rivista l'*Accessorio* indice un Concorso per un apparecchio applicabile ad autoveicoli, atto ad impedirne il furto. Il Concorso è riservato agli Inventori e Costruttori Italiani.

I Concorrenti dovranno depositare un disegno o una fotografia dell'apparecchio presso l'Automobile Club di Torino (Via XX Set-

ATLANTIC OIL

CALAMIDA 1915

"IL LUBRIFICANTE CHE LUBRIFICA,,

ATLANTIC REFINING CO. OF ITALY - GENOVA

tembre, 50) *entro il 26 settembre 1925*, insieme ad una descrizione ed a una istruzione relativa al modo di usarlo. I Concorrenti dovranno poi provvedere a presentare l'apparecchio applicato sull'autoveicolo il giorno che verrà fissato dalla Giuria. Sono esclusi gli apparecchi già in commercio prima del 15 maggio 1925.

La Giuria, nello stabilire la classificazione, terrà conto: *a*) della maggiore garanzia che offre l'apparecchio per la sicurezza contro i furti degli autoveicoli, impedendone l'avviamento, il rimorchio, ecc.; *b*) della sua semplicità e solidità di costruzione, facilità di applicazione, praticità di uso; *c*) del suo minor costo.

Al vincitore del Concorso sarà assegnato un premio di L. 5000. In caso di parità di merito, la Giuria avrà facoltà di suddividere il premio fra più concorrenti. La proprietà industriale dell'apparecchio rimane al concorrente. Gli organizzatori del Concorso e la Giuria non assumono nessuna responsabilità circa la conservazione e la proprietà industriale degli apparecchi concorrenti. Gli apparecchi dovranno essere ritirati entro un mese dalla pubblicazione del deliberato della Giuria.

Il problema del giorno: udire i radioconcerti con poca spesa!

La resistenza od ostacolo che un condensatore oppone al passaggio della corrente alternata è uguale a

$$\frac{1}{6{,}28 \times \text{frequenza della corrente} \times \text{capacità del condensatore}}$$

Portando le armature di un condensatore da 1 millesimo di microfarad al dislivello alternativo (1) di 1 volt di radiofrequenza 1 milione, avremo un passaggio di circa 6 millesimi di ampere di corrente alternata della stessa radiofrequenza. Infatti la resistenza del condensatore è

$$\frac{1}{6{,}28 \times 1 \text{ milione} \times \frac{1}{1 \text{ miliardo}} \text{ di farad}} =$$

$$= \frac{1}{6{,}28 \times \frac{1}{1000}} = \frac{1000}{6{,}28} = \text{circa } 160 \text{ ohm}$$

(1) La corrente è *alternata* quando inverte periodicamente il senso del suo percorso; è *alternata sinoidale* o *sinusoidale* quando il suo andamento, rispetto al tempo, è sinuoso. Quando si dice che un conduttore è percorso da una corrente alternata di *1 milliampere*, si sottintende che l'effetto termico di detta corrente alternata è identico a quello di una corrente continua di un *milliampere*. Tale effetto termico non è che il calore complessivo sviluppato nei numerosissimi urti fra gli elettroni mobili costituenti la corrente e gli elettroni fissi del rigido traliccio del conduttore. È evidente che entro un condensatore, non essendo possibili i percorsi degli elettroni mobili, non vi saranno urti, nè dissipazioni di energia (resistenza apparente o reattanza di un condensatore).

e, per la *legge di Ohm*, la corrente è uguale a

$$\frac{\text{dislivello}}{\text{resistenza}} = \frac{1}{160} = \text{circa } 0{,}006 \text{ ampère,}$$

cioè circa 6 millesimi di ampere. Fermo restando tutto il resto, se la frequenza della corrente divien mille invece di un milione, la corrente diventa mille volte più piccola. Bisogna ricordarselo bene: attraverso ai piccoli condensatori che si adoperano nella radio (millesimi o decimillesimi di microfarad), solo le radiofrequenze passano con grande facilità. Non siamo ancora sulla soglia della radiotecnica e già cominciano le difficoltà. E' un fatto che la corrente elettrica continua non passa attraverso ad un condensatore (o ad una sillaba di condensatori) mentre la corrente alternata passa. Perchè? Il tutto sembra dipendere dalla differenza sostanziale che esiste fra gli isolanti (ebanite, aria, mica, ecc.) e i *conduttori* (metalli). Forse il traliccio ideale che costituisce gli isolanti ha le maglie elastiche, anzichè rigide come quelle dei conduttori e, chissà, forse anche più fitte e più regolari di quelle dei conduttori stessi. Quando una ondata, meglio una mezza ondata, *una semionda*, direbbero i radiotecnici, di elettroni, o di corrente elettrica, giunge ad un'armatura del condensatore, il relativo traliccio isolante (mica od aria) vien compresso e deformato così come una membrana da un gas compresso od un fitto cancello da una folla minacciosa; la compressione si propaga fino all'altra armatura del condensatore e si traduce in una forte spinta agli elettroni liberi giacenti sulla stessa. Per la semionda successiva, il fenomeno si ripeterà identicamente, salvo che la spinta e quindi il moto degli elettroni sarà in senso inverso. Più grande è il numero delle spinte in un dato tempo (più grande è la frequenza) e più grande è il numero di elettroni in moto, cioè più corrente percorrerà quel circuito. La resistenza di un condensatore si esprime in *ohm*, proprio come la resistenza di un filo di rame, ma fra l'una e l'altra vi è profonda differenza; la resistenza di un filo di rame o di tungsteno è sinonimo oltre che di ostacolo, anche e soprattutto di sciupìo di energia, che si trasforma in calore (filamenti incandescenti delle lampade elettriche); la resistenza di un condensatore ostacola sì la corrente, ma non la dissipa: è quindi una *resistenza apparente*, o, con parola unica, una *reattanza*.

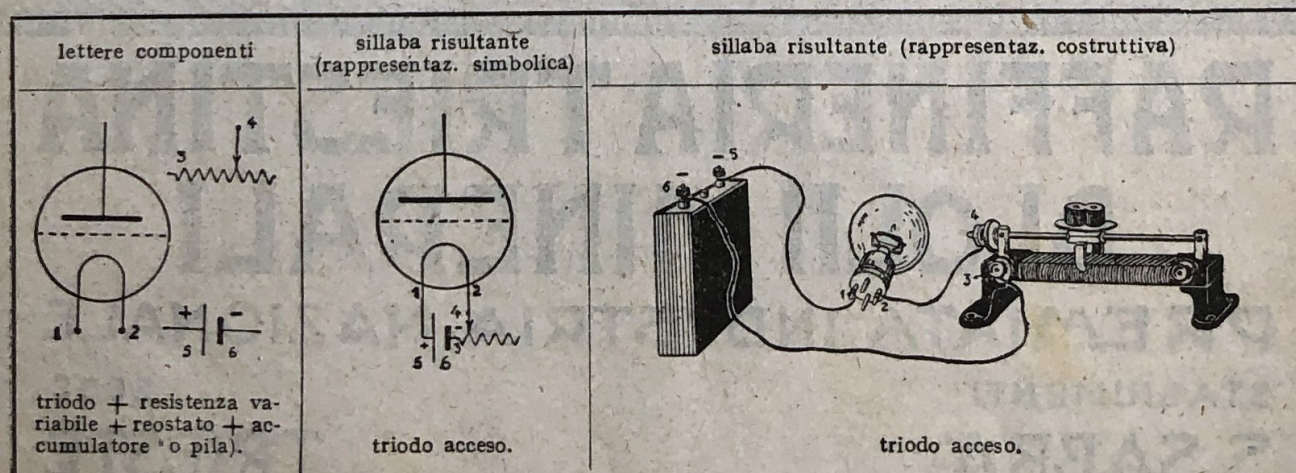
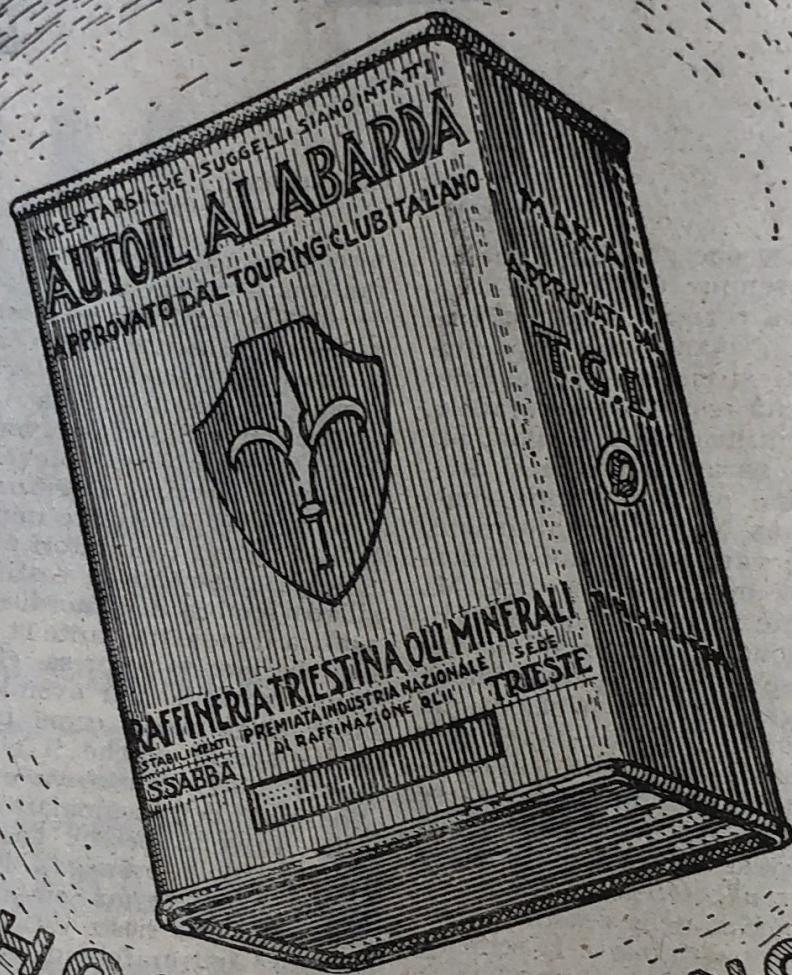
Con una resistenza ed un condensatore si creano due sillabe molto diffuse nel linguaggio radiotecnico: la prima (*capacità e resistenza in serie*) è particolarmente usata, come vedremo, in collegamento col triodo, nel processo amplificatore delle deboli correnti di antenna; l'altra (*capacità e resistenza in parallelo*) è la sillaba, che deve la sua notorietà al fatto che collegata col triodo, conferisce a questo la facoltà di raddrizzare e quindi rendere acustiche dette correnti.

$$\frac{1}{6{,}28 \times \text{frequenza della corrente} \times \text{capacità del condensatore}}$$

è la *reattanza del condensatore* o *reattanza condensativa*.

La corrente elettrica che percorre i circuiti radiotecnici è quasi sempre una corrente variabile, somma di una corrente continua e di una variabile. Per.... manipolare separatamente le due correnti si inserisce nel circuito la sillaba-bivio capacità-resistenza in parallelo. Tutta la corrente continua passerà allora per la resistenza 1-2; la variabile invece si dividerà, al bivio, in due parti e proprio come l'acqua di fronte ad un bivio di canali irrigui, passerà più corrente variabile là dove l'ostacolo o la resistenza è minore e viceversa. Ma la porzione di corrente variabile che malauguratamente si è arrischiata attraverso alla resistenza ben presto se ne pente, perchè buona parte della sua energia si dissipa in calore; più fortunata è stata l'altra porzione di corrente variabile che ha preso la via del condensatore. Il radiodilettante, anche novellino, queste cose le sa e fa di tutto per rendere agevole alla corrente variabile la via del condensatore, per rendere la *reattanza condensativa* diecine o centinaia di volte più piccola della *resistenza sciupona*; questa corrente variabile è la semente impalpabile del suo radioconcerto quotidiano, semente impalpabile che fruttificherà poi rigogliosamente nel suo triodo, ma che è tanto tenue per ora, da doverla tenere dacconto al massimo. Come il contadino allarga e scava profondo il canale della rete attraverso al quale vuol deviare il maggior quantitativo di acqua, così il radiodilettante cerca di rendere piccola la reattanza del condensatore aumentandone — fin che non intervengono altri guai — la sua capacità (*aumento della superficie affacciata delle lamine - diminuzione dello spessore dell'isolante - collegamento di più capacità in parallelo*). Ma il comportamento degli elettroni liberi attraverso ai due rami del bivio presenta altre notevoli differenze, sulle quali ci riserviamo di ritornare.

Sillaba di particolare importanza che si ritrova in tutti i ricevitori è il *triodo acceso.*

Apparentemente la costituzione di una tal sillaba sembra di straordinaria semplicità; in pratica il radiodilettante la prima volta trova, con sua grande sorpresa, che la sua lampada non si accende, pur avendo costituito il circuito esattamente come in figura. Perchè? Molto spesso perchè il circuito, apparentemente chiuso, è *interrotto* e quindi la corrente (continua) dell'accumulatore (o pila) non circola. Talvolta perchè l'accumulatore è *scarico* (o la pila *esaurita*). Bisogna ricercare il *guasto. Senza fretta!* Sembra molto facile, ma la prima volta riesce difficile. Si fa uso di un *voltmetro* (misuratore di *volt* e segnalatore di corrente elettrica: ve ne sono di tascabili simili ad orologi, che costano circa una trentina di lire) a ciascuno dei due morsetti del quale sia stato attaccato un conduttore: coi due conduttori, rivestiti di gomma se è possibile, coi due capi denudati, si esplora tutto il circuito di accensione, verificandone a con-

AUTOIL ALABARDA
ACCERTARSI CHE I SUGGELLI SIANO INTATTI
AUTOIL ALABARDA
APPROVATO DAL TOURING CLUB ITALIANO
MARCA APPROVATA DAL T.C.I.
RAFFINERIA TRIESTINA OLII MINERALI
STABILIMENTI S.SABBA
PREMIATA INDUSTRIA NAZIONALE DI RAFFINAZIONE OLII
SEDE TRIESTE
IN HOC SIGNO VINCES

tinuità. Si collegano o anche si toccano semplicemente colle punte dei due conduttori del voltmetro i morsetti *5* e *6* e si controlla così se l'accumulatore è carico (se è carico ogni elemento deve segnare almeno due volt; quando si tratti di pile, la relativa tensione normale è quasi sempre segnata sulla pila stessa e va da 1 a 4 volt per elemento). Si tiene poi fisso il conduttore collegato col morsetto *5* e si porta l'altro conduttore del voltmetro a toccare il morsetto *3* e successivamente il morsetto *4* e poi il piolo *2* (un capo del filamento). Ad ogni contatto, la lancetta del voltmetro (un amperometro potrebbe ugualmente servire) deve deviare, altrimenti il circuito è interrotto, e se al contatto *3* devia, ma non al contatto *4*, vuol dire che è il reostato che è interrotto. Infine si applicano i due conduttori del voltmetro ai capi del filamento (pioli *1* e *2*) e si legge la relativa tensione, che per la maggior parte dei triodi di uso più comune è compresa fra i *tre* e i *quattro* volt. Se la tensione letta è inferiore ai tre volt, si sposta il cursore del reostato sino a ottenere la tensione voluta. Spostando il cursore del reostato di figura verso destra, la lampada si va spegnendo. Il salto di tensione di 4 volt fornito dagli accumulatori si ripartisce in due salti, o due gradini, l'uno attraverso il filamento della lampada triodo, l'altro attraverso il reostato. Se, col cursore del reostato come in figura, il salto attraverso il filamento è di 3 volt e ½ (filamento bianco incandescente) e quello attraverso alle spire inserite – *quelle a sinistra* – del reostato, di ½ volt; spostando verso destra il reostato del cursore il gradino di ½ volt diventa più alto, ad esempio, di 1 volt, e l'altro gradino logicamente decrescerà sino a 3 volt. Per la legge di Ohm, la corrente attraverso il filamento diminuirà e così pure l'incandescenza che da bianca si farà rossa.

Ma questo reostato di accensione è proprio necessario? A che serve? Serve a variare l'incandescenza del filamento. A seconda dell'incandescenza il triodo esplica l'una o l'altra delle sue meravigliose qualità.

Mi è capitato una volta di tribolare una buona mezz'ora prima di trovare il guasto. Avevo *tutto* verificato. Fra i pioli *1* e *2* la tensione era di 4 volt esatti; il reostato era tutto disinserito, eppure il triodo... non si voleva accendere. Il filamento del triodo era intatto. Finalmente mi accorsi che uno degli adduttori del filamento si era dissaldato dal piolo là vicino all'isolante dello zoccolo, di modo che io mi ero illuso di applicare la tensione al filamento. E un'altra volta commisi l'errore di stringere sotto il morsetto *4* del reostato il conduttore... rivestito da gomma e cotone. Mi ero dimenticato di denudare i capi dei conduttori di collegamento. Quel triodo che non si voleva accendere, mi aveva fin messo di cattivo umore! E un'altra volta la valvola non si accendeva, perchè uno dei due morsetti non era ben stretto e un'altra volta ancora perchè la molla del cursore del reostato non faceva ben contatto colle spire stesse. Un guaio che può tradursi in moneta sonante lo si ha quando si acquista un reostato che non è adatto pel triodo che si adopera. Per le valvole normali che consumano circa mezzo ampere è consigliabile un reostato da *un paio* di ohm circa; per le valvole conosciute in commercio sotto il nome di *radio-micro* (che consumano 10 volte meno) un reostato da una ventina di ohm circa.

A. B.

AERONAUTICA

I recenti records acquisiti all'Italia. — Nello scorso mese di febbraio ebbero luogo, presso lo Stabilimento della S. A I. Costruzioni Meccaniche in Marina di Pisa, alcune prove di volo sotto controllo di Commissari dell'Aereo Club, prove che attribuiscono alla Società stessa il possesso di 20 records mondiali per idrovolanti con carico.

L'elenco dei records superati è contenuto nella seguente tabella, nella quale sono anche riportati i risultati delle precedenti prove.

N.°	con carico utile di Kg.		Nazionalità	Performances precedenti	Performances attuali
1	250	veloc. su 100 Km.	*D.*	159 Km/h	173,958
2	250	» » 200 »	*D.*	158 »	172,530
3	250	» » 500 »	*D.*	156 »	171,001
4	500	» » 100 »	*F.*	143 »	173,958
5	500	» » 200 »	*F.*	143 »	172,530
6	500	» 500 »	—	—	171,001
7	1000	distanza	*S. U.*	400 Km.	507,380
8	1000	veloc. su 100 Km.	*S. U.*	126 »	173,958
9	1000	» » 200 »	*S. U.*	126 »	172,530
10	1000	» » 500 »	—	—	171,001
11	1500	durata	*S. U.*	2^h 18′	3^h 33′ 35″
12	1500	distanza	*S. U.*	100 Km.	507,380
13	1500	altezza	*F.*	2130 m.	3682
14	1500	veloc. su 100 Km.	*S. U.*	110 Km/h	173,958
15	1500	» » 200 »	—	—	172,530
16	1500	» » 500 »	—	—	171,001
17	2000	distanza	*S. U.*	100 Km.	253,690
18	2000	altezza	*S. U.*	1489 m.	3006
19	2000	veloc. su 100 Km.	*S. U.*	110 Km/h	171,954
20	2000	» » 200 »	—	—	170.622

D. = Danimarca; *F.* = Francia; *S.U.* = Stati Uniti.

I voli furono effettuati dal pilota Ing. Guidi; a bordo erano pure il signor Wagner, altro pilota della Ditta ed un motorista. Funzionarono da commissari cronometristi gli Ingegneri Danesi e Teoli per parte dell'Aero Club, e come commissari dell'Aeronautica il Maggiore Rizzoli, comandante dell'Aeroporto di Pisa ed il Comandante di Squadriglia Fucini. Ufficiali dell'Aeronautica e della Marina controllarono i vertici del circuito sul quale si fecero le prove di distanza e percorso e cioè Livorno-Gorgona-Viareggio.

Le prove di quota ebbero luogo a Marina nelle stesse condizioni e con lo stesso apparecchio: le quote furono ricavate misurando la depressione sotto la campana pneumatica descrivendo sulla cartina barografica una curva

MERCEDES

di taratura identica al barogramma della salita, così come prescrive l'art. 134 del regolamento generale della F.A.I

Tutti i voli records furono eseguiti con lo stesso apparecchio tipo *Wal militare*, N. 33 di fabbricazione, con due *Rolls Royce* 360 HP. Tutti i pesi indicati come carichi utili sono interamente costituiti da zavorra inerte e inutilizzabile, così come prescrive l'art. 139 del citato regolamento generale, pesata prima e dopo i voli per controllo. Se al carico utile in luogo di dare l'interpretazione sportiva di zavorra, si desse l'interpretazione comune dei collaudi militari, il carico utile totale di ogni prova sarebbe stato di kg. 2600 all'inizio del volo.

Con le nuove performances la Danimarca perde tre records mondiali, la Francia tre, gli Stati Uniti d'America nove; cinque records sono stabiliti per la prima volta, perchè, per la loro eccezionale difficoltà non erano ancora mai stati concretati. *L'Italia passa in testa a tutte le nazioni detentrici di records per idrovolanti.*

Ciò che però è assai importante far notare si è il fatto che tutti i voli che condussero ai 20 records vennero esclusivamente effettuati con carichi di 1500 kg. o 2000 kg., quindi i records con 250, 500 e 1000 kg. sono stati battuti indirettamente, in quanto, con carico enormemente superiore vennero ottenuti risultati superiori. Quindi nella tabella sopra riportata i dieci primi records sono stati superati indirettamente, i dieci ultimi sono invece superati nelle stesse reali condizioni di carico, e qui il raffronto tra i risultati precedenti e quelli attuali acquista un'importanza di un valore affatto speciale. Con 1500 chili di carico utile l'Ing. Guidi ha raggiunto le brillanti medie di 174 chilometri all'ora su 100 km. e di 171 km.-h. su 500 km.; medie veramente ottime se si considera che la velocità massima del *Wal* è di 186 km.-h. e se si tiene conto della difficoltà del circuito, di cui gran parte va seguìto unicamente con la bussola, e nel quale il pilone della Gorgona necessariamente va girato piuttosto al largo, trattandosi di scoglio isolato a pareti in parte verticali od a strapiombo, alto 250 m. sul mare, attorno al quale i venti creano vortici e «remous» violentissimi.

Con questa condizione di carico, 1500 chili di zavorra, non si erano precedentemente raggiunti che 100 km. di percorso e 110 km.-h. di velocità; il nuovo risultato supera quindi di una volta e mezza il precedente rispetto alla velocità e di ben oltre cinque volte rispetto alla distanza. L'apparecchio detentore del record mondiale, battuto il 25 ottobre dello scorso anno, e quindi recentissimo, è il *PN 7-1* della Marina Nord-Americana, munito di due motori Wright di 535 HP ognuno; la sua velocità su 100 km. risultò di 110 km.-h. Come è stato detto, il *Wal* dispone di due motori di soli 360 HP mentre la velocità su i 100 km. risultò di 173,958.

Ammettendo uno stesso consumo per i due tipi di motori, uguale a 230 grammi per cavallo-ora ed il prezzo della benzina a 4 lire il kg. si ha questo interessante raffronto nel costo della tonnellata-chilometro trasportata con i due tipi di idrovolanti:

	Apparecchio *PN. 7-1*	Apparecchio *Wal*
Consumo orario in peso	246 — kg.	165 — kg.
Consumo a chilometro in peso	2,24 »	0,95 »
Consumo a tonnellata-chilometro in peso	1,50 »	0,63 »
Costo a tonnellata-chilometro	6 — lit.	2,50 lit.
Tempo impiegato al trasporto su 100 chilometri	55'	34'
Autonomia massima riscontrata ufficialmente	100 — km.	507 — km.

Il raffronto dei due apparecchi conduce a risultati altamente interessanti: Nel *PN 7-1* il consumo di combustibile è di due volte e mezzo maggiore, mentre la velocità è meno dei due terzi. Se ne può quindi concludere che su di una linea commerciale a traffico costante e continuo, il rendimento di un apparecchio *Wal* è circa 4 volte maggiore del rendimento di un *PN 7-1*. In pratica poi questo rendimento sarebbe ancora maggiore, tenendo conto della maggiore autonomia dimostrata dal *Wal* che implicherebbe minor tempo di scali e di rifornimenti, i quali tutti causano forti perdite di tempo. E' evidente che uno sfruttamento commerciale che diviene possibile con un apparecchio, è irrealizzabile con l'altro.

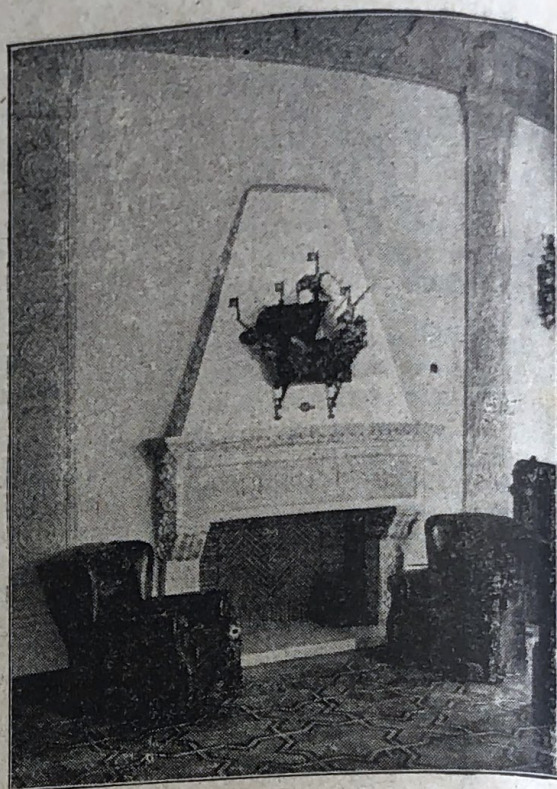
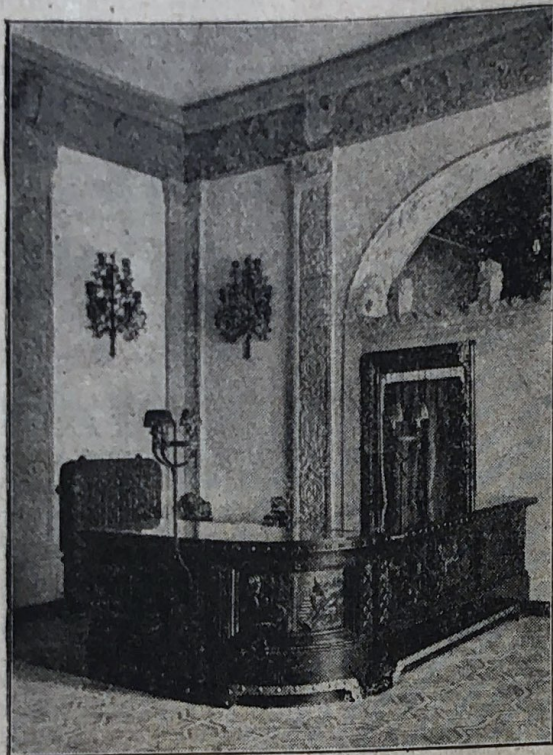
Le prove di quota hanno anch'esse un valore molto grande: il *Wal* ha semplicemente raddoppiato la quota massima raggiunta con 2000 kg. e quasi raddoppiata quella raggiunta con 1500 kg.

Le condizioni di volo delle prove che portarono a stabilire i records, corrispondono ad un limite massimo, ma sempre normale, delle doti di un apparecchio; sono in altri termini le condizioni massime di carico nel campo dell'impiego normale. Che si fosse ben lungi dal grado di saturazione che si può raggiungere in un volo di record, lo dimostra la grande facilità e rapidità con cui l'apparecchio ha decollato ad ogni prova. I tempi, ufficialmente controllati, delle partenze furono: con 1500 kg. di zavorra 36' e con 2000 kg. 44' corrispondenti quindi ad una lunghezza di flottaggio di 500-550 metri.

Un così potente numero di records mondiali non fu mai conquistato da nessun pilota e da nessuna Casa costruttrice, e soprattutto non diede mai luogo a così importanti risultati tecnici; il fatto, unico nella storia dell'Aeronautica, merita di essere sottolineato col dovuto interesse.

Il collegamento aereo Mosca-Parigi. — Mentre la Compagnia Franco-Rumena studia il progetto di una linea Varsavia-Mosca che, prolungando l'attuale linea Francia-Polonia, assicurerebbe il collegamento diretto in diciannove ore di Parigi con Mosca, una

Il nuovo Ufficio Passeggeri della COSULICH a Trieste (Hôtel de la Ville)

Uffici per la prima classe - Particolari

Arredamento e decorazione dello STUART, Studio di architettura e decorazione in Trieste

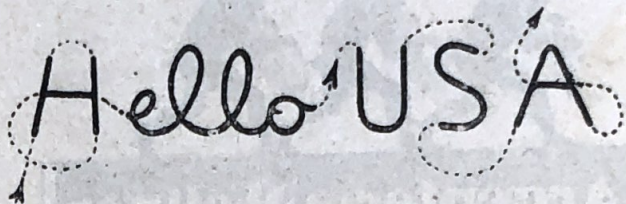
Società russo-tedesca ha concluso ultimamente diversi accordi concernenti un progetto sensibilmente analogo. Questi accordi avrebbero avuto luogo fra la « Deruluft » e la Società tedesca « Aero-Lloyd » e fra la « Deruluft » e la « K. L. M. ». La « Deruluft » assicurerebbe la comunicazione da Mosca a Königsberg, l' « Aero-Lloyd » da Berlino ad Amsterdam e la « K. L. M. » da Amsterdam a Parigi. E' bene notare, che questi tronchi esistono già e che la linea Mosca-Parigi sarebbe, in queste condizioni, soltanto una questione di coincidenze.

Tali coincidenze si effettuerebbero nel modo seguente. Il velivolo partirebbe da Mosca alle 7 del mattino per arrivare a Königsberg alle 5,15. I viaggiatori raggiungerebbero Berlino per ferrovia, arrivando alla stazione di Friedrichstrasse alle 7,14, ossia sufficientemente in tempo per prendere, allo aerodromo di Staaken, il velivolo dell' « Aero-Lloyd » che parte alle 8,50 per Amsterdam, dove atterra alle 14. Alle ore 15, il velivolo della « K. L. M. » partirebbe coi viaggiatori per Parigi, dove essi arriverebbero verso le 18. Partendo così da Mosca il lunedì mattina, per esempio, si sarebbe a Parigi il martedì sera. Il prezzo di viaggio sarebbe già stato fissato e sarebbe di circa 184 dollari, compreso il viaggio da Königsberg a Berlino in ferrovia e tutti i viaggi intermedî in automobile.

Sembra che il progetto della Franco-Rumena sia più vantaggioso, perchè costerebbe di meno e porterebbe ad un maggior risparmio di tempo.

Parigi-Bruxelles in 1 ora e 11 minuti e Bruxelles-Amsterdam in 49 minuti. — E' stato messo in servizio sulla linea aerea Parigi-Bruxelles-Amsterdam, il *Jabiru-Farman*, munito di quattro motori Hispano-Suiza 180 HP. Questo velivolo ha vinto negli ultimi due anni il Gran Premio dei velivoli da trasporto. Partito dal Bourget alle ore 11 e 26', con due passeggeri e 300 chilogrammi di carico commerciale, esso atterrava a Bruxelles alle 12 e 37', e ripartiva alle ore 13 e 50' per arrivare all'aerodromo di Amsterdam alle 14 e 45'. I 460 chilometri di percorso sono stati dunque coperti in due ore. L'apparecchio fece ritorno al Bourget tra difficoltà atmosferiche che, pur senza recare danni notevoli, sono state sufficienti per arrestare i Fokker delle linee olandesi.

Nuova linea aerea al Congo Belga. — Al Congo Belga è stata aperta una linea aerea fra Leopoldstadt ed Elisabethstadt. La linea è gestita dalla Società Belga di Trasporti aerei la quale ha costruito un aeroplano adatto ai bisogni della linea che sarà regolare. Prima dell'istituzione di detto servizio occorrevano 45 giorni a percorrere le 200 miglia che dividono le due città. Attualmente detta distanza è coperta in 2 giorni ed i velivoli che fanno servizio, sono muniti di una stazione radio che è in comunicazione costante con quelle delle città capolinea a cui possono segnalare in ogni istante gli incidenti di viaggio o gli atterramenti di fortuna.

Come si scrive nel cielo. — Il disegno che pubblichiamo mostra come si « scriva nel cielo » a mezzo di un aeroplano. Le frecce indicano il percorso orizzontale seguito dal velivolo: l'emissione di fumo corrisponde alla linea continua. Il disegno così ottenuto rappresenta le parole « Hello U. S. A. », scritte nel cielo degli Stati Uniti dagli aviatori della Skywriting Corp. per lanciare la nuova impresa pubblicitaria.

Un aeroplano dipinto in modo curioso. — Il Ministero dell'Aria Inglese ha recentemente compiuti esperimenti con un aeroplano dipinto in modo speciale, allo scopo di stabilire se era possibile, con tale sistema, ad un pilota di aeroplano di trarre in inganno l'avversario dandogli l'impressione di essere più lontano o più vicino di quanto lo fosse realmente. Il colore e la disposizione delle strisce dipinte sull'apparecchio non avevano lo scopo di « camoufler » la macchina nel senso che si è finora inteso, cioè di renderla più o meno visibile; ma quello di abbagliare il pilota avversario e falsare apparentemente le proporzioni dell'aeroplano in modo da rendere il suo giudizio e la mira molto difficili. Avrebbero insomma lo scopo di dare un effetto simile a quello che dànno le false onde che vengono dipinte sulla prua delle navi per trarre l'osservatore in inganno circa la velocità.

L'esperimento fu compiuto con un pilota che era assolutamente all'oscuro del progetto. Egli fu mandato in aria sopra una certa zona con l'istruzione di attendere un altro apparecchio col quale avrebbe dovuto fare degli esercizî di combattimento. Dopo aver atteso per qualche momento egli vide avvicinarsi una cosa che era molto differente da qualsiasi aeroplano prima d'allora veduto. Egli disse di aver avuta l'impressione che il mostro che l'avvicinava, causa le forti striscie nere e gialle, fosse una zebra volante. La schiena pareva piegata, e di mano in mano che si avvicinava il pilota vedeva che un'ala era molto più grande dell'altra.

La truccatura era stata fatta da un noto artista inglese, ed essa alterava apparentemente e violentemente le proporzioni dell'aeroplano; ma, dato che in un combattimento aereo la macchina avversaria è vista per la maggior parte del tempo come una nera « silhouette » contro il cielo, l'ingegnosa trovata non sappiamo quale valore pratico possa avere.

F. P.

L'Albergo in Italia.

Nel numero di giugno abbiamo dato notizia di questa nuova Rivista Mensile del T. C. I. e dell'E.N.I.T. Essa è nel formato de *Le Vie d'Italia*, ha 48 pagine di testo, ed è riccamente illustrata e stampata su carta patinata. I due grandi Enti turistici si sono associati in quest'opera di propaganda tanto necessaria al Paese nostro; lo sviluppo del turismo attraverso un'industria alberghiera accresciuta, rinnovata e migliorata, è all'apice dei loro pensieri. Abbiamo bisogno di un'industria alberghiera più forte e più diffusa, composta non soltanto di grandi e grandissimi alberghi, ma ricca pure di medie e di piccole case. Soltanto a questa condizione il turismo potrà maggiormente svilupparsi. Bisogna insistere su questi concetti e dimostrare a coloro che ne hanno interesse che quella alberghiera è veramente fra le più belle e le più importanti delle nostre industrie. Non è da credere del resto che il nostro Paese in questo campo sia in una stasi assoluta. I miglioramenti non mancano, per quanto non siano ancora nella misura desiderata. Se vi sono i tardi e gli insensibili anche fra gli albergatori, non mancano tuttavia coloro che sentono i tempi nuovi e si rinnovano. Non bisogna mai disperare. Per questo la Rivista *L'Albergo in Italia* (1) non vuol essere una sterile e melanconica espositrice di lamentele e di deficienze, ma intende soprattutto di essere suscitatrice di iniziative sane e pratiche. Tutto quanto viene fatto di buono nel campo alberghiero, è in essa messo in evidenza affinchè gli albergatori siano al corrente dei progressi che avvengono nella loro industria ed il buon esempio possa venire imitato.

Sul numero di giugno de *Le Vie d'Italia* abbiamo esaminato il contenuto dei numeri di aprile e maggio de *L'Albergo in Italia*. Scorriamo ora brevissimamente il contenuto dei numeri di giugno e di luglio.

La relazione sui risultati della *Mostra delle Forniture Alberghiere, organizzata dal T. C. I. alla Fiera Campionaria di Milano*, assorbe due articoli: la partecipazione degli industriali nostri è stata molto ragguardevole e gli albergatori trovano nelle descrizioni ad essi offerte un complesso molto utile di notizie che possono guidarli nei loro acquisti. Uno studio particolare è stato dedicato al Concorso Nazionale di Camere per Alberghi minori indetto dal Touring alla stessa Mostra delle Forniture Alberghiere. Il problema del miglioramento dei piccoli alberghi, come è noto a tutti, è fra quelli che il T. C. I. sente più profondamente: ma non meno intensamente esso è sentito da turisti e viaggiatori che conoscono per esperienza, molto spesso infelice, quali sono le condizioni dei piccoli alberghi dell'Italia tutta. Quando avremo fatto un passo avanti in questo campo, avremo non soltanto rinnovato l'aspetto esterno ed interno di certi ambienti, ma avremo anche trasformate molte mentalità ostinate e refrattarie.

Questo è il concetto del Concorso per il miglioramento dei piccoli alberghi dell'Italia Centrale, che il Touring organizzò nel 1923 e che si ripete quest'anno; questo stesso è il movente che ha spinto il Touring ad organizzare in occasione della Fiera Campionaria di Milano un Concorso Nazionale di camere per alberghi minori.

Nell'articolo pubblicato su *L'Albergo in Italia* si rendono noti i risultati del Concorso e si esaminano nei particolari i prodotti presentati. Attraverso le mostre di sette importanti Ditte si è potuto dimostrare che i nostri piccoli albergatori possono rifornirsi di mobili pratici, decorosi e robusti con una spesa che può oscillare dalle 1400 alle 2000 lire. Come si vede, sono cifre molto modeste, calcolando il deprezzamento della moneta: il rinnovamento è dunque possibile a tutti purchè lo si voglia.

Un articolo, che ha suscitato vivo interesse di curiosità, riguarda *la costruzione di nuovi alberghi in America*: si parla dell'America del Nord e perciò non è il caso di istituire confronti i quali sarebbero, oltre tutto, perfettamente inutili. Quel fortunato Paese ha il primato della ricchezza e il primato della moneta. Può permettersi perciò dei lussi inauditi: ed a leggere l'elenco degli alberghi che continuamente si creano o si trasformano con cifre base di 1000 camere o più per volta, con altrettanti bagni, c'è da rimanere a bocca spalancata.

Ma per ristabilire l'equilibrio, il Dott. Marco Avancini dell' E.N.I.T. ci parla subito dopo di *Roma e dei suoi nuovi alberghi*. Non siamo americani, ma qualche cosa di buono sappiamo fare anche noi. L'articolo illustra il « Plaza » sorto a S. Carlo al Corso a Roma, ambiente nuovissimo, di gran lusso e tale da offrire il più raffinato *comfort;* poi il nuovo « Luxor », casa che si scosta dal carattere di mondanità del « Plaza », ma che per *comfort*, per sfarzo di addobbi, per profusione di tappeti è certamente il primo di Roma, nella sua categoria di albergo d'alloggio e può paragonarsi a molti altri che vanno per la maggiore.

Un altro albergo segnalato è l'« Esperia », anch'esso ricco di tutto ciò che l'ingegnosità umana ha saputo escogitare per aiutare il beato vivere di chi ama essere servito di tutto punto; infine gli alberghi sorti per diretta influenza delle allettanti prospettive giubilari, su cui il dilungarci ci porterebbe troppo lontano. Un altro albergo ancora è stato aperto nel giugno scorso a Roma: è quello che si chiama « La Capitale ». Non ha carattere occasionale, ma permanente ed assicura un ottimo *comfort* a prezzi ragionevoli.

(1) Abbonamento annuo L. 10,10; si accettano ora abbonamenti soltanto da luglio a dicembre, essendo i primi numeri completamente esauriti. – Inviare cartolina vaglia al T. C. I. da L. 5,10.

Il prof. Pratolongo della R. Scuola Superiore di Agricoltura di Milano, tratta dei *tesori ignorati e negletti dell'enologia italiana*, argomento estremamente importante di cui la Rivista si occuperà spesso anche in avvenire: la tecnica enologica ha conseguito risultati eccellenti, ma avviene purtroppo che nel servizio alberghiero i prodotti ottimi vadano a confondersi con quelli mediocri o addirittura cattivi, con risultati che è dato ad ognuno di immaginare.

Battista Scotti, insegnante nelle scuole professionali e preparatorie alla professione alberghiera del T. C. I., affronta un argomento estremamente importante, quale è quello dell'*insegnamento professionale alberghiero*. Egli illustra, in un primo articolo, le condizioni tradizionali dell'avviamento dei giovani alla professione alberghiera e gli esperimenti fatti dalla Direzione delle Scuole Alberghiere del T. C. I. per l'organizzazione dell'istruzione professionale in questo campo. In un secondo articolo tratta dei criteri e dei modi con cui la Direzione delle Scuole seppe disciplinare ad un tempo il reclutamento del personale e la sua istruzione professionale mediante l'istituzione di una Scuola di avviamento che precede il tirocinio dei giovani negli alberghi e la loro ammissione alla Scuola Professionale. Meditino gli albergatori quegli scritti: si persuaderanno che se vogliono moltiplicare il buon personale, bisogna preparare degli apprendisti capaci.

Un articolo dell'ing. Paolo Stacchini riprende un argomento già iniziato nel numero di maggio, relativo all'*industria dei forestieri nella Liguria Occidentale*. Parla delle strade da Nizza a... Sanremo. E' un confronto esposto con vivezza di forma e con larga documentazione di verità scottanti sulle condizioni delle strade della Riviera francese e di quella finitima italiana, confronto che purtroppo riesce tutto a nostro danno. Una ricca documentazione fotografica rende ancor più suggestivo lo scritto. La cattiva strada è fonte di innumerevoli danni, che si riflettono in modo particolare sui nostri centri di turismo. Auguriamoci che le tristi condizioni delle strade d'Italia possano finalmente mutare!

Il prof. Comm. Guido Ruata, Segretario Generale dell'E.N.I.T., ha voluto riservare a *L'Albergo in Italia* un articolo che non soltanto gli albergatori, ma gli italiani tutti, leggeranno col maggior interesse. S'intitola: *Plancios*, dal nome di una località Alto Atesina nei dintorni di Bressanone, che negli ultimi anni di anteguerra sembrava avviata a grande fama. Il periodo bellico la obbligò a segnare il passo. Le vicende del dopo-guerra non le hanno ancora consentito di riaversi. Il prof. Ruata ne narra la storia. Plancios doveva diventare la sede di un grandioso sanatorio per malati di petto: le costruzioni vennero iniziate dall'Austria, ma non vennero ancora ultimate. Il problema è molto importante tanto sotto l'aspetto filantropico, quanto sotto quello pratico. La deficienza di case di cura adatte e in numero sufficiente, fa sì che molti ammalati di petto sono costretti a recarsi all'estero; altri debbono peregrinare in patria di albergo in albergo, tacendo le loro condizioni di salute, talvolta graditi, altre volte respinti. Tutto questo non giova agli interessi dei nostri luoghi di soggiorno ed a quegli albergatori.

Il lettore può rendersi conto, da questi fugacissimi esempi, quanto gravi ed importanti siano i problemi che toccano direttamente l'industria alberghiera. Di un altro problema, pure estremamente importante, per quanto non sufficientemente noto, tratta la Rivista: ed è quello della difesa della proprietà commerciale. Basta enunciarlo per sentirne la portata: è avvertito in tutti i Paesi il contrasto che sorge fra il diritto che ha il proprietario di uno stabile di disporne liberamente, senza altro vincolo che quello derivante dai contratti di locazione in corso, e l'interesse del locatario il quale nello stabile stesso abbia creato un'azienda commerciale, la cui sorte è intimamente legata alla permanenza nel locale dov'essa è sorta. Il tema è intimamente connesso con gli interessi dell'industria alberghiera. *L'Albergo in Italia* espone lo stato del problema nel Paese nostro e nella legislazione francese.

A dimostrare infine quanta propaganda viene fatta a favore degli albergatori senza chiedere ad essi il più piccolo sacrificio, sono stati redatti due articoli: uno illustra le bellissime pubblicazioni dell'E.N.I.T. edite di recente, quali il « Petit Calendrier des Evénements artistiques, littéraires, sportifs, économiques en Italie, 1925 », l'opuscolo sui biglietti « Sud des Alpes »; le guidine ricche di fotografie e copiose di notizie su Firenze e sul golfo di Napoli e così via fino ad arrivare al bel volume che s'intitola « Gli Alberghi d'Italia » pubblicato in varie edizioni ed ora nella lingua tedesca. Come i lettori sanno, è un indicatore preziosissimo degli alberghi e dei relativi prezzi, ottimamente concepito e stampato e ampiamente diffuso a cura dell'E.N.I.T., che ha voluto così offrire al mondo del turismo, tradotta nei varî idiomi, la Guida più pratica e forse la più necessaria.

L'altro articolo ha per titolo: *Una formidabile propaganda. La Guida del T. C. I. e gli alberghi italiani*. Era bene, in occasione della distribuzione ai Soci della Guida di Roma, richiamare alla mente degli albergatori qualche dato che potesse servire a valutare l'enorme propaganda fatta loro gratuitamente dal T.C.I.

In una recente seduta il Presidente del Touring, L. V. Bertarelli, ha esposto ai Colleghi di Consiglio i dati relativi allo stato di pubblicazione della Guida d'Italia. In totale il Touring ha pubblicato 3 milioni di Guide. Si sono pubblicati cioè sei volte più volumi di quanti ve ne siano nella Biblioteca Nazionale Vittorio Emanuele di Roma, la maggiore d'Italia (500.000 volumi) e 9 volte più di quanto ne abbia la milanese Braidense (350.000). Sono cifre – per ripetere una frase corrente – eloquentissime. Di queste tirature fantastiche sono avvantaggiati in grandissima misura gli albergatori, che si trovano gratuitamente elencati i propri alberghi, spesso con

giudizi molto simpatici e molto utili, per attirare la clientela.

Infine il Notiziario. *L'Albergo in Italia* si propone di porre in vista, con la scorta della letteratura mondiale specializzata, tutto quanto può essere utile agli alberghi. Basta leggere i titoli delle notizie contenute nei numeri di giugno e di luglio, per convincersi che questo impegno è largamente mantenuto. Non possiamo ripeterli qui: occorrerebbe troppo spazio: per conoscerli non c'è che abbonarsi alla nuova Rivista ed aiutare a diffonderla. I benefici non potranno mancare.

Conti correnti postali ed assegni (checks) postali.

Da pochi anni l'Amministrazione delle Poste ha messo a disposizione del pubblico il nuovo servizio dei Conti Correnti ed Assegni postali. Le Banche, le loro agenzie e filiali, o comunque qualsiasi stabilimento di credito, le Compagnie di assicurazioni, le Società commerciali, civili e di mutuo soccorso, gli editori, i professionisti e gli uomini d'affari, qualsiasi privato, le grandi fabbriche o i grandi magazzini che spediscono le loro merci con pacchi contro assegno, tutti possono giovarsi di questo convenientissimo ed utile servizio.

L'Amministrazione Postale apre un *conto corrente* a chiunque ne faccia richiesta, per iscrivervi: *a credito*: i versamenti fatti dal correntista o da altri correntisti e da terzi a suo vantaggio; e *a debito*: le somme ritirate o fatte ritirare a vista presso l'ufficio dove è tenuto il conto; i pagamenti eseguiti a mezzo degli uffici postali e i trasferimenti di credito su altro conto (bancogiro).

Il conto corrente postale si presta a molte operazioni e consente al correntista di realizzare una considerevole economia per il proprio movimento di cassa, che può così svolgere nel modo più comodo. Meno i falliti e gli interdetti, qualunque persona, ditta, associazione od ente, pubblico o privato, residente in Italia od all'Estero, può richiedere, con domanda da presentare in qualunque ufficio postale, di essere ammesso al servizio e può contemporaneamente fare il primo versamento.

Non sono aperti conti a nomi immaginarî od a pseudonimi. I residenti all'Estero debbono eleggere domicilio nel Regno. Il *correntista*

viene informato: del proprio numero del conto corrente e dell'*Ufficio dei Conti* (Roma o Bologna o Trieste o Napoli) presso il quale il conto corrente è aperto; è fornito, previo pagamento del costo, degli stampati occorrenti (bollettini di versamento, assegni o checks di pagamento, assegni per bancogiro, buste, ecc.).

VERSAMENTI. — I versamenti in conto corrente possono essere fatti in qualunque ufficio postale, da chiunque ed a favore di chi risulta correntista, giusta un elenco pubblicato dalla Amministrazione e tenuto a disposizione del pubblico presso qualunque ufficio postale. Si può versare (ogni volta fino a L. 10.000, ma più volte al giorno) in denaro, in cedole di rendita scadute o in titoli che contengano un credito verso la Posta (vaglia) purchè siano esigibili nell'ufficio presso il quale si vuol fare il versamento.

Per ogni versamento si compila un *bollettino di versamento* che viene rilasciato gratuitamente dagli uffici postali e contiene anche nella prima parte (certificato di allibramento), che poi è destinata ad essere rinviata al correntista, uno spazio in bianco, nel quale il mittente può segnalare la natura del versamento.

I *bollettini*, già predisposti, possono essere mandati dai correntisti ai proprî corrispondenti, i quali non hanno che da presentarsi all'ufficio postale, con la somma da versare.

Per abbonarsi ad un giornale (correntista), basterà che il lettore si presenti a qualunque ufficio postale col *bollettino* e con l'importo dell'abbonamento, e così i soci di associazioni nazionali che fossero correntiste, per pagare la loro quota di associazione.

Il *correntista* potrà indicare nella intestazione della propria carta da lettere, fatture, note, cataloghi, ecc., vicino al numero del telefono od all'indirizzo telegrafico, *il numero del proprio conto corrente postale* e l'Ufficio dei conti presso il quale il conto corrente è aperto. La tassa di versamento è a carico del richiedente.

Il Belgio e la Svizzera con reciprocità hanno ammesso che gli importi, di effetti o di assegni su pacchi, riscossi invece che rimborsati, vengano a richiesta del mittente versati in conto corrente.

PAGAMENTI. — 1° *Operazioni di bancogiro.* Quando un correntista vuol fare un pagamento ad altro correntista, si serve di un *assegno per bancogiro*, lo riempie, lo firma e lo spedisce in apposita busta chiusa (senza francobollo) al proprio Ufficio dei Conti.

Un correntista, per esempio, che voglia trasferire delle somme ad una *banca* (correntista), perchè questa le investa in operazioni finanziarie o se ne valga per scontare i di lui effetti commerciali od altro, può farlo per mezzo del bancogiro. Il correntista che deve

pagare delle tasse (sugli scambi, di lusso, ecc.) può farlo con bancogiro a favore dell'Ufficio del Registro.

2° *In contanti*. Il correntista può disporre del proprio credito, per far eseguire pagamenti a terzi, sieno o no correntisti.

Così egli può disporre pagamenti a proprio favore e ritirare denaro *a vista* presso l'Ufficio dove ha il conto. Per i pagamenti si usano gli assegni (checks) postali che come quelli per bancogiro vengono forniti dalla Amministrazione.

Gli assegni sono esenti da bollo. — Il correntista può emettere assegni intestati al nome e cognome del beneficiario oppure *assegni al portatore*. Tanto gli uni quanto gli altri sono pagabili *a vista* dall'Ufficio dove è aperto il conto corrente e per i nominativi occorre che il beneficiario provi la propria identità.

Gli assegni pagabili in località che non sia precisamente quella dove vi è l'Ufficio che ha il conto corrente (Roma o Napoli o Trieste o Bologna) sono spediti in apposita busta non affrancata al suddetto Ufficio dei Conti, che a sua volta converte gli assegni in altrettanti *mandati di pagamento* a favore dei beneficiari, che spedisce agli uffici postali pagatori. La *firma* dell'assegno deve essere sempre autografa e conforme al *fac-simile* depositato presso l'Ufficio dei Conti.

Detti *mandati di pagamento* hanno lo stesso trattamento dei vaglia. Non sono, però, girabili, ma si può delegare una persona a riscuotere e sono pagabili soltanto presso l'Ufficio postale sul quale sono tratti.

I pagamenti a favore dello stesso correntista hanno un limite giornaliero di L. 50.000, quelli a favore di terzi: L. 10.000 al giorno per ogni destinatario. Il correntista, come può eseguire dei versamenti a mezzo telegrafo, può telegraficamente ottenere, a mezzo di un ufficio postale, che dal proprio conto venga prelevata una somma e gli sia trasmessa con vaglia telegrafico, oppure, indicandolo sull'assegno, ottenere che il pagamento al destinatario sia fatto con vaglia telegrafico.

L'Ufficio dei Conti, informa giornalmente il correntista di tutti i versamenti fatti a suo favore, o dei pagamenti eseguiti o disposti. Ogni sei mesi, poi, gli trasmette gratuitamente uno *stato di conto* dal quale risulterà il *credito* in essere.

Il correntista può, però, in qualunque momento richiedere un *estratto* del suo conto corrente, ed inoltrare *reclamo*, per eventuali errori, all'Ufficio dei Conti in busta non affrancata.

Sulle somme versate in conto corrente che *non sono sequestrabili, nè pignorabili*, viene corrisposto l'*interesse annuo del 2,50 %* calcolato mensilmente sul credito minimo presentato dal conto nel corso di ogni mese. Nessun interesse è corrisposto sui crediti inferiori

a L. 100. Sanzioni penali sono comminate per chi trae un assegno sopra un conto non suo o sopra un conto estinto o d'importo superiore al credito esistente.

TASSE. — *Per i versamenti.* Cent. 15 per ogni versamento eseguito dallo stesso correntista o per versamento fatto con titoli postali; per i versamenti eseguiti da terzi: L. 0,20 fino a L. 50; 0,30 fino a L. 100; 0,45 a L. 200; 0,60 a L. 300; 0,75 a L. 400; 0,90 oltre.

Per i pagamenti. (Sono a carico del correntista). Per pagamenti ordinati a favore dello stesso correntista L. 0,15; a favore di terzi, per somme provenienti da bancogiro oppure dopo 5 giorni del deposito: 0,15 fino a L. 25; 0,40 a L. 50; 0,50 a L. 75; 0,60 a L. 100; 0,10 ogni 100 lire successive; per somme non provenienti dal bancogiro o depositate prima di 5 giorni, tasse eguali a quelle dei vaglia. Nessuna tassa si paga pel bancogiro.

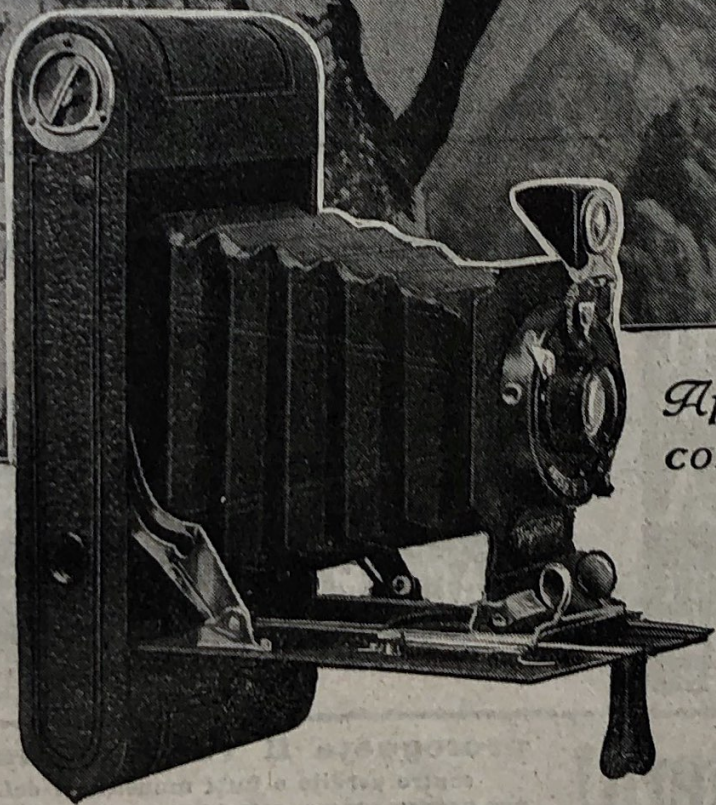
***

Vogliamo augurarci che l'Amministrazione Postale provveda a migliorare e semplificare questo utilissimo servizio, specialmente per quanto riguarda i pagamenti, in modo, che le operazioni, si svolgano con la massima sollecitudine. Molto giovamento ed un maggiore sviluppo si potrebbe, intanto, avere se si istituisse, almeno, un Ufficio dei Conti nel Capoluogo di ogni regione *del Regno.*

L'interesse annuo dovrebbe essere aumentato.

Per i turisti e per coloro che debbono viaggiare e non vogliono portare addosso denaro contante, sarebbe bene, poi, che si ripristinassero, le abolite « Lettere di credito ». *Queste lettere postali di credito, erano pagabili* a vista presso qualunque ufficio postale del Regno *ed erano valide per 60 giorni.*

Il correntista poteva chiederle, mercè un assegno a suo favore, al proprio Ufficio dei Conti, indicando il numero delle lettere e l'importo di ciascuna di esse e poteva anche chiedere che fosse lasciata in bianco la designazione del beneficiario per poterle cedere a terze persone.

Il vantaggio e l'utilità, di queste lettere di credito, per i turisti, si può facilmente riscontrare, quando si pensi, che quelle bancarie non sono pagabili se non presso le filiali della banca emittente o di banca corrispondente, mentre le postali erano pagabili in qualunque ufficio postale e cioè anche nei piccoli centri.

Attualmente il servizio appare particolarmente adatto per quanto riguarda i versamenti a correntisti, per i pagamenti ad Uffici di Stato e per le operazioni che si fanno a mezzo uffici postali (effetti da riscuotere, pacchi contro assegno, ecc.).

Tassazione delle cartoline illustrate ripiegate.

Sono le cartoline illustrate di grandi dimensioni, che con una o più ripiegature, si riducono al limite delle cartoline di Stato e che non pesano più di 15 grammi. Quelle con la sola

firma dello speditore e la data, debbono affrancarsi con cent. 10; quelle recanti frasi di convenevoli, massimo 5 parole, con cent. 20, e quelle con corrispondenza epistolare, debbono affrancarsi *come le lettere*, centesimi 60. Ricordiamo che la francatura delle cartoline illustrate ordinarie, è: di cent. 10, se scritte con la sola firma e la data; di cent. 20, se scritte con non più di 5 parole di convenevoli e cent. 40, se scritte con corrispondenza epistolare.

Divieto di pubblicità sulle cose di pertinenza dell'Amministrazione Postelegrafica.

Un recente decreto, vieta ogni forma di pubblicità, commerciale, industriale e professionale, negli edifici e sugli stampati, moduli, pubblicazioni, carte, valori e su ogni cosa, in genere, dell'Amministrazione postale, telegrafica e telefonica dello Stato.

Con l'ammenda da L. 50 a L. 1000 è punito chi contravviene a tale divieto. Resta così abrogato il Decreto 8 febbraio 1923 che ammetteva detta pubblicità, e aveva suscitato le giuste lagnanze del pubblico.

Recapito a domicilio delle corrispondenze e pacchi con valore dichiarato.

Il Ministero delle Poste, per aderire a numerose richieste di Case industriali e commerciali, ha disposto, che nelle località e sulle zone in cui il recapito delle raccomandate, assicurate e pacchi, viene eseguito a mezzo di appositi agenti di ruolo, possano normalmente recapitarsi *a domicilio* le assicurate ed i pacchi di valore fino a lire *mille*. Finora il recapito era eseguito, solo per le assicurate e pacchi valore, fino a L. 500.

F. S.

Viaggi delle famiglie alle stazioni balnearie e termali.

Anche quest'anno, per favorire il movimento verso le stazioni balnearie e termali, sono stati messi in distribuzione *speciali biglietti di andata-ritorno collettivi per famiglie*, i quali offrono una notevole riduzione: mentre la prima persona paga il prezzo a tariffa ordinaria, la seconda paga i tre quarti, le altre pagano ciascuna la metà. Il concetto di famiglia è applicato con una certa larghezza,

IN VENDITA NELLE
MIGLIORI CARTOLERIE
Turisti,
anche sulle più
alte cime, vi accompagni la
"PENNA AURORA"
VIA BASILICA 9 - TORINO

inquantochè si considerano come componenti di una famiglia, oltrechè il capo, la moglie e i figli, anche i genitori, i fratelli, le sorelle e i domestici. Questi biglietti vengono rilasciati soltanto per percorrenze non inferiori ai 100 Km., eccezion fatta per le stazioni di transito internazionali, che possono rilasciarli anche per percorrenze inferiori; quest'ultimo provvedimento è stato adottato specialmente per favorire l'afflusso dei forestieri; in particolar modo vi sono interessate la Venezia Giulia e la nostra Riviera di ponente. La validità dei biglietti è di 32 giorni, ma può essere prorogata per un nuovo periodo di 30 verso pagamento di un supplemento di prezzo del 10 %. I biglietti dànno diritto a fermate intermedie nello stesso numero e alle stesse condizioni dei biglietti a tariffa ordinaria. Possono essere rilasciati anche in servizio con le linee complementari sicule (esclusa la Palermo-Corleone-S. Carlo) e con alcune ferrovie secondarie.

L'elenco delle località balnearie e termali è stato notevolmente ampliato in confronto degli anni scorsi.

Una questione che si posa è di sapere perchè questi biglietti non siano stati estesi anche alle località climatiche: è da ritenere che l'amministrazione ferroviaria sia stata finora indotta ad escluderle per la soverchia facilità con la quale può essere inteso il nome di stazione climatica e quindi per gli abusi che avrebbero potuto derivare nel senso che le riduzioni avrebbero servito per il traffico ordinario dei viaggiatori, anzichè alimentare un traffico speciale qual'è quello che si determina appunto nella stagione estiva per ragioni di cura e di riposo. E' da augurarsi però che in avvenire sia esteso il servizio anche alle località che hanno spiccato carattere di stazione climatica.

Conferenza internazionale per i biglietti combinabili.

Nei giorni 4 e 5 del mese di giugno si è tenuta a Venezia la conferenza annuale dell'Unione per la emissione dei biglietti combinabili internazionali. E' soddisfacente rilevare dai resoconti dell'Unione come un buon quarto degli incassi della vendita dei tagliandi sia dato dall'Italia, il che dimostra come gli stranieri preferiscano il nostro Paese a qualunque altro come meta di viaggi e di escursioni turistiche. L'Unione dei biglietti combinabili internazionali, alla quale hanno aderito ultimamente la Spagna e la Russia, ha avuto dal 1921, epoca della sua istituzione, ad oggi un crescente sviluppo. Sono numerosissime anche in questi ultimi tempi, le adesioni, oltrechè delle ferrovie, di imprese lacuali, di navigazione e automobilistiche, sicchè è ora possibile combinare in relazione alle esigenze, ai desideri e ai gusti dei turisti i viaggi più compli-

Agfa
Agfa-Rollfilm

cati. La conferenza di Venezia è stata allietata dall'accoglienza veramente signorile e distinta delle autorità locali. I delegati esteri sono ripartiti entusiasti.

Comitive di studenti e di intellettuali stranieri in Italia.

Il movimento di queste comitive già notevole prima della guerra e ripreso in questi ultimi anni, va aumentando sensibilmente. Si può dire che la gita d'istruzione in Italia è diventata di prammatica: non v'è scuola, non v'è accademia, non v'è circolo di cultura all'estero che non tenga ad inviare per gite di istruzione nel nostro Paese qualche comitiva. In questo movimento figurano in prima linea i tedeschi, poi vengono i cecoslovacchi, gli austriaci, i polacchi, gli svizzeri e i rumeni. Non mancano comitive di studenti, di professori e di intellettuali jugoslavi. Più rari sono invece gli elementi francesi e inglesi. Evidentemente dobbiamo compiacerci di ciò che avviene e per quanto dipende da noi favorire il movimento: sappiamo che le ferrovie italiane accordano in questi casi agli stranieri le stesse riduzioni e facilitazioni previste per i nazionali. Nessuna miglior propaganda per il nostro Paese di questi giovani studiosi che, visitandolo, possono osservare quale fervore di energie e di attività siavi in tutta la Penisola!

A. L.

Una crociera in Levante.

Il piroscafo *Conte Rosso,* al suo ritorno da New-York in novembre (11 novembre), dopo una sosta di 7 giorni nel porto di Genova intraprenderà un viaggio turistico coll'itinerario seguente:

Partenza da Genova per Napoli..	18	novembre	a mezzogiorno
Arrivo a Napoli	19	»	mattina
Partenza da Napoli per Alessandria	19	»	sera
Arrivo ad Alessandria	22	»	mattina
Partenza da Alessandria per Caifa	25	»	pomeriggio
Arrivo a Caifa	26	»	mattina
Partenza da Caifa per Pireo	26	»	sera
Arrivo al Pireo	28	»	mattina
Partenza dal Pireo per Napoli....	29	«	sera
Arrivo a Napoli..........	1°	dicembre	mattina
Partenza da Napoli per Genova..	1°	»	sera
Arrivo a Genova..........	2	»	mattina

Il *Conte Rosso* prenderà turisti di prima classe, di seconda classe « A » e seconda cl. « B » per il giro completo: Genova-Napoli-Alessandria-Caifa-Pireo-Napoli e Genova, nonchè passeggieri per le singole destinazioni. Ulteriori informazioni di dettaglio, tariffe di passaggio, ecc., saranno diramate in seguito.

Saranno organizzate gite facoltative a terra in tutti i porti di scalo. Particolarmente interessanti riusciranno i viaggi in Egitto, utilizzando la permanenza del vapore in Alessandria per tre giorni e sei ore; da Alessandria i turisti saranno trasportati al Cairo con treni speciali composti di vetture letto e potranno visitare Cairo, Luxor, Tebe, Carnak.

Dal Cairo saranno altresì organizzate gite per i Luoghi Santi, attraverso Suez, visitando Gerico, Nazareth e Betlemme, raggiungendo poi il vapore a Caifa per ripartire alla volta del Pireo dove una sufficiente sosta permetterà la visita di Atene e gite negli interessantissimi dintorni.

Un rifugio sulla vetta della Marmolada.

Leggiamo sul numero del 17 aprile de *La Voce del Sella* di Bolzano una proposta di Franco Dezulian per la costruzione di un rifugio sulla vetta della Marmolada, vetta cara agli alpinisti anche non provetti, sia perchè la più elevata di tutte le Dolomiti, sia perchè l'unica della regione che possegga un ampio ghiacciaio. La traversata dal rifugio della Fedaia a quello di Contrin, attraverso la vetta della Marmolada è un itinerario superbo che però, dato il numero di ore non indifferente che occorrono per compierlo, meriterebbe d'essere spezzato in due riprese, mediante la costruzione di una baracca dietro la vetta, nella quale fosse possibile sostare e ripararsi in caso di improvvise perturbazioni atmosferiche.

Il Dezulian proporrebbe di demolire le due baracche di guerra esistenti sotto la vetta ed oramai inabitabili e costruire dietro la vetta una sola baracca, con locale unico capace di 50-60 persone, assicurandola alla roccia con corde metalliche che si trovano anch'esse sul posto. Si tratta di una spesa preventivata di 3000 lire all'incirca; e noi pensiamo che non sarà difficile, dato che la cosa interessa albergatori e Pro Loco di una vasta regione che va da Cortina fino alla Val di Fassa, dall'Agordino alla Val Badia, trovare chi traduca in atto la proposta del Dezulian.

Il Touring Club Italiano in California.

Quasi una intera pagina della *Voce del Popolo* di S. Francisco del 22 aprile scorso è dedicata a rendere conto delle attività che i Soci del Touring in California svolgono sotto la guida del nostro benemerito Corpo Consolare, con a capo il Comm. A. Pedrini e di cui fanno parte i Consoli Camillo Porreca ed A. Chiappari. Dal 3 maggio al 25 ottobre ben 14 gite verranno eseguite secondo un programma ben studiato. Quelle gite domenicali dei Soci del T. C. I. in California sono ormai una istituzione e ad esse partecipa un numero sempre maggiore di nostri connazionali.

Al secondo posto dopo Budda.

Pochi immaginano a chi sia stato assegnato dai fedeli cinesi il primo posto dopo quello di Budda nel grande tempio dei 500 genii di Canton. La altissima distinzione fu riserbata a Marco Polo, il grande esploratore nostro, raffigurato nella statua di cui qui diamo la riproduzione. Egli appare con cappello all'europea e tanto di baffi; l'imagine non è certo somigliante, anzi un poco ridicola, ma l'onore fatto all'intrepido veneziano, il riconoscimento del suo nobile ardire non può non essere segnalato con compiacimento.

DAINELLI G. – *Fiume e la Dalmazia.* – Volume 18 della collezione *La Patria, geografia d'Italia* - Unione Tipogr. Edit. Torinese, Torino, 1925 - pag. 226, 171 ill., 6 tav. in nero ed a colori, 2 carte geogr.: L. 40.

Abbiamo già accennato ai primi due volumi apparsi nella collezione *La Patria*, raccolta di monografie regionali illustrate che la U. T. E. T. di Torino pubblica sotto gli auspici della Reale Società Geografica Italiana e che costituirà indubbiamente ad opera completa una delle più moderne ed attraenti illustrazioni del nostro Paese. L'iniziativa è stata accolta assai favorevolmente dalla stampa e dal pubblico, attratto particolarmente dalla veste elegante e degna delle monografie, dall'abbondanza delle illustrazioni, dalla ricchezza di dati poco noti ed assai opportunamente raccolti.

Il volume che ora segnaliamo è dei tre apparsi forse il più interessante, giacchè il Dainelli ha saputo con l'arguzia del suo stile compiere opera di piacevole lettura mentre la pro-

fonda conoscenza che egli ha della regione dalmata e di Fiume gli ha consentito di esporre un quadro sintetico nel quale nessun particolare è trascurato, ma che al tempo stesso consente di formarci rapidamente una esatta conoscenza delle caratteristiche fisiche, economiche, storiche ed artistiche di quella regione posta sulla sponda orientale dell'Adriatico, verso la quale il nostro pensiero così sovente si dirige.

Nel volume del Dainelli è preponderante l'esame della natura fisica del suolo della Dalmazia di cui egli, quasi a conclusione del suo ampio studio sulla orografia, l'idrografia, le condizioni climateriche, di fauna e di flora, mostra la «italianità naturale» a riprova della quale sta una storia ormai millenaria e la permanenza di forme di vita proprie della gente latina.

Il capitolo che egli dedica la Dalmazia, nella storia e nella vita dei suoi abitanti, è dei più interessanti e ricco di dati mentre la descrizione delle isole, città e villaggi di Dalmazia si compie a traverso un ideale viaggio iniziato nel Quarnero e proseguito per il canal di Zara verso Sebenico e Spalato, giù giù fino dinanzi a Scutari ove principia il mondo orientale. Il capitolo su Fiume, ampio e ricco di dati e d'interesse è, come la parte della monografia che si riferisce alla Dalmazia, assai riccamente illustrato.

Per la parte cartografica notiamo due stralci della carta al milione, l'una per la regione da Fiume a Zara, l'altra per quella delle isole Lagostane, mentre una cartina è dedicata alle Bocche di Càttaro ed un'altra a Fiume e ai suoi dintorni.

Capra G. – *L'Africa centro-australe e l'emigrazione italiana* – Italica Gens, Torino (v. Accad. delle Scienze, 4), 1924, pag. 163.

Il Sacerdote Giuseppe Capra ha pubblicato a cura dell'« Associazione Nazionale per i Missionari Italiani *Italica Gens* », un volume che dice quali valorosi pionieri siano divenuti ormai i nostri missionari. Sembra di ritornare ai tempi di Fra Giovanni Pian del Carpine che esplorava le regioni dell'Asia e ne riferiva fra i primi precise notizie geografiche. Questo volume infatti sull'altopiano dell'Africa centro-australe (circoscritto a nord dall'alto bacino del Congo, a sud da quello dello Zambesi) è di grande interesse anche dal punto di vista scientifico. Regioni poco note qui vengono descritte nei loro aspetti fisici, geologici, climatici, di fauna e flora e soprattutto vengono studiate dal lato economico, indagando sulle possibilità di sfruttamento, di colonizzazione, segnando quindi agli italiani che vogliono muovere verso quelle terre delle linee sicure entro le quali agire. La pubblicazione si

raccomanda ed è ben degna della benemerita Associazione che ne ha curata la diffusione.

TARCHIANI N. – *Italia medioevale* – Bologna, Casa Editr. Apollo, 1925; pag. 29 e 96 tavole, in 8° gr.: L. 36.

Quanta cura ed esperienza occorressero per compilare con un senso di armonia e di completezza, questo volume possiamo dire noi che quotidianamente ci troviamo a dover lottare per la ricerca di materiale illustrativo adatto o a dover scegliere fra molte e molte fotografie quelle che possono riuscir più significative. All'equilibrio il Tarchiani ha saputo aggiungere un'altra dote, che è un pregio grande: l'originalità. Egli ha infatti scovato nella produzione degli Alinari del materiale poco noto ed alcuno anche – crediamo – inedito, sì che la visione dell'impronta lasciata in Italia dall'architettura medioevale appare completa e suggestiva. Il testo che precede, pur nella sua necessaria brevità, è efficace: si fa leggere. Ed è davvero uno «sguardo d'insieme», giacchè segna le linee principali dello sviluppo artistico in Italia durante il Medioevo, seguendone le vicende e segnalando le diverse espressioni delle singole regioni italiane. Il volume interessa le persone colte e dovrebbe aver successo anche nelle scuole medie e superiori.

RAVÀ-CORINALDI B. – *Gabriel Faure e l'Italia.* – Soc. Editr. Dante Alighieri. Milano 1925, pag. 45, 1 ritratto e un autografo: L. 3,50.

CORBINO E. – *I porti marittimi italiani* – (Estratto dal «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica» 1922, 1923, 1924). – Soc. An. Tipogr. «Leonardo da Vinci», Città di Castello 1924, pag. 265: L. 30.

E' un interessante studio sul valore economico e sugli apprestamenti tecnici di tutti i porti italiani, dai maggiori ai minori, con numerose tabelle statistiche che si riferiscono a date anche recenti.

KRONOS – *Almanacco d'Italia per l'anno 1925.* – Edit. Cimatti, Faenza 1925, pag. 200, 60 ill.: L. 7.

E' un almanacco popolare, compilato sotto la direzione del noto sismologo Raffaele Bendandi, che la Casa editrice invia ai Soci del Touring abbonati a *Le Vie d'Italia* al prezzo di L. 4,50 invece di 7 (franco di porto nel Regno, estero spese postali di raccomandazione in più) purchè facciano menzione del numero di tessera e della propria qualità di abbonato. L'almanacco ha, come si disse, carattere prevalentemente scientifico, con cenni cioè cronologici, astronomici, sismici, ma non manca in esso una parte storico-letterario-artistica ed anche pratica.

CAPPELLONI G. – *Teleferiche - Funicolari aeree.* – Hoepli, Milano 1925, pag. 509, 62 tabelle e 400 incisioni: L. 26,50.

Abbiamo in questa rivista più volte richiamata l'attenzione dei nostri lettori sulla grande importanza turistica che le teleferiche possono avere dal punto di vista turistico ed economico in genere. Dobbiamo però constatare sovente quanto imprecise siano in materia le nozioni del pubblico e molte volte anche degli stessi tecnici non specializzati. Il volume di cui ora diamo cenno, giunto alla sua terza edizione, intende appunto sopperire a tale deficienza. Diamo qui il sommario dell'interessante pubblicazione:

Trasporti aerei - Vantaggi delle funicolari aeree (teleferiche) - Considerazioni generali - Un po' di storia - Funicolare sistema a tre funi o tedesco - Funi per teleferiche - Altri sistemi di funicolari aeree - Vagonetti - Calcoli sulle funicolari aeree; fune portante - Fune traente - Funicolari aeree pel trasporto di persone - Parti costituenti la linea - Stazioni - Apparecchi secondari delle teleferiche - Descrizione di alcune teleferiche - Istruzioni generali per il montaggio di teleferiche - Teleferiche smontabili e trasportabili - Trasporti a «Blondin» - Trasporti a «Telpher» - Tipi speciali di ferrovie aeree - Trasporti meccanici a piano terra.

ANGELINI-ROTA G. – *Umbria* – Soc. Edit. «Novissima», Roma, 1925, pag. 32, 60 ill., 1 cartina geogr.

La benemerita *Pro Umbria* di Perugia, Associazione per gli interessi artistici e turistici della regione umbra, ha pubblicato un interessante volumetto pratico che può riuscire d'orientamento a tutti coloro che vogliono visitare la magnifica regione.

GALANTE E. – *Gorizia e i suoi Campi di Battaglia, guida storico-pratica illustrata* – Tip. Editr. Giov. Paternolli, Gorizia: L. 5.

Questa guida è compilata in modo da indicare i percorsi più opportuni per chi voglia visitare le posizioni ormai storiche della vallata dell'Isonzo da Plezzo al mare: M. Nero, Bainsizza, M. Vodice, M. Santo, Sabotino, Oslavia, Calvario (Podgora), S. Gabriele, S.ta Caterina, S. Marco, Dosso Faiti, Castagnevizza del Carso, S. Michele, Hermada, ecc., e riassume sinteticamente i fatti d'arme più salienti avvenuti nel tormentoso periodo che va dalla dichiarazione di guerra all'ottobre del 1917. Non manca una succinta descrizione dei monumenti della Vittoria e dei cimiteri di guerra, una cartina topografica della regione, una pianta della città di Gorizia, molte illustrazioni, ecc.

GADDI L. – *Guida ai Ministeri ed agli altri Uffici Pubblici di Roma.* – Coop. Tipogr. Castaldi, Roma 1925, pag. 492: L. 20.

E' una pubblicazione assai pratica: si potrebbe definire il filo d'Arianna nel labirinto degli infiniti uffici, comitati e servizî che hanno la loro sede in Roma, dipendano essi dal Va-

ticano, dalla Real Casa, dalle Camere, dai singoli Ministeri o dalle grandi istituzioni di Stato o private aventi sede in Roma. Di ciascun ufficio è indicata con precisione l'organizzazione ed il nome dei varî funzionari ad essi preposti. Del resto la migliore garanzia di esattezza e praticità della guida è data dal fatto che essa fu compilata da persona che dobbiamo ritenere assai competente in materia per la lunga pratica personale acquisitavi. Intendiamo accennare al Dott. Comm. Luigi Gaddi, segretario generale dell'Associazione fra le Società per Azioni.

BONI G. - *La frutticoltura trentina* - Casa Ed. S. Lattes & C., 1924: L. 15.

Delle frutta della Venezia Tridentina si parla in Italia troppo... a orecchio. A fissare un poco le idee giunge in buon punto l'opera del Boni, che non è un «modesto lavoruccio», come si esprime l'autore, ma una completa trattazione dell'argomento, piacevole alla lettura, chiarissima nella esposizione. Nè mancano giuste considerazioni di indole commerciale in rapporto col fatto dell'essere venuti meno quasi completamente i mercati dell'Europa centrale e della Russia.

SOCI FONDATORI E BENEMERITI DEL T. C. I.

SOCI FONDATORI DELLA SEDE

(dal 1 gennaio al 30 aprile 1925) (1).

3056. AGU GIOVANNI, S.Paulo; 3057. ARNEODO PIETRO, Torino; 3058. BANCA PICCOLO CREDITO, Ferrara; 3059. BIANCHI Arch. BENEDETTO, Buenos Aires; 3060. BOERO AUGUSTO, S. Francisco Cordoba; 3061. BRUSCAGLIONI AMERIGO, Firenze; 3062. CAVALLARI GINO, Buenos Aires; 3063. CICCARELLI Cav. ACHILLE, Porto S. Giorgio; 3064. COZZI Cav. PAOLO, Sebenico; 3065. DE MARCO VINCENZO, Maglie; 3066. DE NICOLA GENNARO, Torre Annunziata; 3067. DE UGARTE Avv. JOSE' SAMUEL, Buenos Aires; 3068. ENTROZZI Cap. CARLO, Derna; 3069. FASIL Principessa MAHIWECHE, S. Stefano Rancleto; 3070. FOSSATI BELLANI L. VITTORIO, Milano; 3071. GHEDINI ENEA, Bologna; 3072. GRIGNOLIO Cap. ANDREA, Berlino; 3073. JANNARIO GRIECO, S. Paulo; 3074. LANDUCCI CAMILLO, Lucca; 3075. LASAGNI MARTINO, Reggio Emilia; 3076. LATTES ENRICO, Torino; 3077. LORENZETTI PAOLO, Milano; 3078. LORENZETTI SILVIO, Milano; 3079. LUCINI ERMANNO, Milano; 3080. MAROI ANTONIO, Mendoza; 3081. MONTECCHIARI GIACOMO, Mendoza; 3082. OLEARI ANACLETO, Buenos Aires; 3083. PEDRIALI FRANCESCO, Ferrara; 3084. ROPOLO GIACOMO, Villanueva; 3085. SEGRETO PASQUALE, Rio Janeiro; 3086. «NAFTA» SOC. ITAL. PEL PETROLIO ED AFFINI, Genova; 3087. VENIERO PIETRO, New York City; 3088. ZIRATO BRUNO, New York City; 3089. ZAMBELLINI Avv. MICHELE, Imperia M.; 3090. AVIO GIUSEPPE, Milano; 3091. BAILI Rag. PIETRO, Piacenza; 3092. BELTRAME G. NINO, Trieste; 3093. BONECHI GIULIO, Arezzo; 3094. LOCATI ATTILIO, Buenos Aires; 3095. PEABODY STEPHEN AUGUSTUS,

(1) L. 100, oltre l'associazione Vitalizia, con diritto a vedere il proprio nome ricordato nella Sede del T. C. I

Chicago; 3096. SOC. ITALIANA DI FERROVIE E TRANVIE, Piacenza; 3097. TAMBURINI ANGELO GIOVANNI, Rosario; 3098. UNIVERSITA' COMMERCIALE «LUIGI BOCCONI», Milano.

SOCI BENEMERITI DEL T. C. I.

MEDAGLIA DI BRONZO GRANDE.

(Presentatori di 10 Soci)

Caltanissetta, Lanza Francesco; Caorso, Parenti Renzo;
Carcare, Parodi Giacinto; Carno, Di Marco Michele; Car-
rara, Lazzerini Tommaso; Castelfiorentino, Tasi Renato;
Castellano, Tauro Francesco; Castellazzo, Capriota Lo-
renzo; Castiglione delle Stiviere, Visani Elio; Catania, Bor-
sani Italo, Muratori Filippo, Napoli Placido; Catanzaro,
Polese Attilio; Cattolica Eraclea, Dangelo Vincenzo; Cavaria,
Zeni Antonio; Celano, Mastrangeli Quirino; Cento per Co-
sumaro, Guzzinati Aroldo; Cerda, Odda Giuseppe; Cerreto
d'Esi, Costantini Domenico; Cerveteri, Rosi Vincenzo; Ce-
sana Torinese, Martin Vittoria; Chemo, Provera Giovanni;
Cheren, Biaseton Aldo; Chiampo, Dalla Tomba Giuseppe;
Como, Pozzoli Italo, Simonato Segalla Bartolomeo; Cosenza,
Moscati Francesco; Cremona, Scotti Nazareno; Cuneo,
Giraudi Carlo, Olivero Michele, Ditta Severino; Curno, Ar-
tina Cesare; Custobal, Pincherli Manfredo; Dergano, Fon-
tana Angelo; Duzzo, Benzoni Paolo; Eboli, Paesano Vin-
cenzo; Este, Paresce Giovanni; Fagagna, Zardini Antonio;
Fano, Biancalana Tito; Fara Sunt Martino, Di Filippo Emidio;
Ferrania, Bianco Giovanni; Ferrara, Fuschini Rino, Majani
Guglielmo; Firenze, Bertini Eber, Cencioni Vittorio, Del
Conte Filiberto, Fortunati Mario, Majocchi Luigi, Mancini
Angelo, Marradi Armando, Mosti Virgilio, Niccolini Guido;
Foggià, Poliseno Guido; Foligno, Teofoli Guglielmo; For-
limpopoli, Fantini Giuseppe; Fornaci di Barga, Donali Amos;
Fortezza, Dalla Brida Giulio; Francenigo, Sclafani Gandolfo;
Gaggino, Florio Nino; Gallarate, Sacconaghi Emilio; Genova,
Cavalli Paolo, Ghisalberti Luigi, Lumara Antonio, Schia-
roli Getulio, Tassistro G. B., Tenti Carlo; Genzano di Roma,
Bocali Alceo; Germignaga, Passera Rinaldo; Giarre, Caval-
laro Paolo; Giaveno, Lussiana Dionigi; Giovinazzo, Cancro
Ettore; Giustino, Frizzi Luigi; Gonzaga, Scarduelli Ser-
gio; Gorla-Precotto, Bernieri Luigi; Gradisca, Slanisca Carlo;
Grignasco, Massara Mario; Grosseto, Tonnielli Tebaldo;
Guanzate, Pagani Ambrogio; Ierago, Barbieri Lino; Impru-
neta, Bartoldino Aurelio; Inzino Val Trompia, Cagiada Da-
niele; Iseo, Crippa Virgilio; Lambrate, Scocco Luigi; Lam-
porecchio, Selva Luigi; Lavagna, Veneri Arturo; Lavis, Va-
lentino Giovanni; Lecce, Bagni Armando, Capurro Massi-
miliano; Legnano, Luoni Vittorio; Levico, Pacher Attilio;
Livorno, Cheriel Giovanni, Lusena Sergio; Lovere, Paleoni
Luigi; Lucca, Landucci Camillo; Macerata, Tognetti Giu-
seppe; Maleo, Crotti Guido; Marina di Carrara, Giraudi Vin-
cenzo; Meana Sordo, Masalo Nicolò; Merca, Balladelli Ubaldo;
Messina, Alberio Guglielmo, Cacopardo Saverio; Milano,
Allegretti Eugenio, Arzano Giovanni, Baccalini Carlo, Bal-
labio Osvaldo, Bertini A., Capitani Stefano, Combi Franco,
Fanelli Onofrio, Ferrari Renato, Fleischer Silvio, Frazzei
Luigi, Hermann Haax, Nervetti Angelo, Ostidich Vitaliano,
Ricaldone Ettore, Rognoni Emilio, Salvaneschi Piero, Surci
Tancredi, Tacioppo Vincenzo; Modena, Borgonovi Giovanni,
Gobelli Carlo; Modica, Cuselli Mario; Modigliana, Mucci Aldo;
Modugno, D'Agostino Franco; Mongrando Biellese, Chiorino
Luigi; Montebello, Balduzzi Enrico; Montechiaro d'Asti,
Longo Lorenzo; Monteleone Calabro, Cordopatri Bart. Franc.;
Montesardo, Ventimiglia Saverio; Montevideo, Baroffio Euge-
nio; Morbegno, Robustelli Stefano; Mori, Malfatti Pietro;
Musocco, Barletta Salvatore; Napoli, Ceccaro Corrado, Boursier
Eugehio, Mauro Carlo, Orlando Giuseppe, Perilli Attilio,
Pignataro Domenico, Rocco Enrico, Roscas Amico R., Russo
Giuseppe; Nuoro, Frogheri Giov. Angelo; Olginate, Colombo
Umberto; Padova, Corinaldi Adolfo, Dal Pozzo Umberto;
Palermo, Cardella Vito, Cassarà Giuseppe, Di Giovanni Fu-
ritano Roberto, Gagliardi Vittorio, Sigismondo Acierno;
Parahyba, Petrucci Giovanni; Parma, Calabrese Giuseppe;
Patrasso, Zeverino Giuseppe; Patti, Protto Giuseppe; Pan-
sula, Zamponi Giacomo; Penna S. Giovanni, Cingolari Quirico;
Perugia, Boccali Francesco; Pesaro, Primavera Giuseppe;
Piacenza, Brianzi Luigi, Brustia Orlando, Longrisotti Cesira;
Pianceri, Piletta Giorgio; Pisa, Bartolini Amedeo; Pola,
De Vener Marzio, Cosmo Simeone, Lastricati Mario; Pol-
legio, Arese Alfonso; Pontassieve, Carchioni Adolfo; Ponte
a Moriano, Giusti Angelo; Pontedecimo, Dodaro Michele;
Ponticelli, Verdosci Pasquale; Ponzone, Zerbo Flaminio;
Portacomaro, Porcellana Aldo; Postumia, Perco Giovanni;
Poviglio, Tosi Cleto; Prato, Ossano Amleto; Predazzo, Avo-

gadri Domenico; Primolano, Fontanacci Quinto; Punta Superiore, Murzi Paolo; Ravenna, Fabbri Matteo, Monti Dino; Reggio Calabria, Chioni Tito; Ribera, Bonavires Silvio; Rivarolo Ligure, Gonnet Giovanni; Rocca Priora, Meocci Bruno; Roma, Alberici Emilio, Calpurnio Virgilio, Consoli Salvatore, De Lucia Ugo, Della Valle Carlo, Esposito Luigi, Ferrero Enrico, Fontana Luigi, Giovannola Alessandro, Marini Felice, Pierangeli Manlio, Pulini Fernanda, Serra Giuseppe, Talenti Pier Carlo, Turrisi Gioacchino, Valori Ottorino, Zampini Emilio; Romentino, Garavaglia Ercole; Routa, Cantini Paolo; Rovereto, Carotta Ferruccio; Salerno, Annicelli Eugenio; S. Agostino, Ferriani Ezio; S. Gavino, Garau Eugenio; S. Giacomo Valle Aurisina, Ardito Francesco; S. Giorgio a Cremano, Martucci Vincenzo; S. Giovanni a Teduccio, Jaia Giuseppe; S. Leo, Merighi Guido; S. Mauro Marchesato, Spadafora Giuseppe; S. Pietro in Campo, Galli G. B.; S. Secondo, Galli Silvio; S. Maria Salina, Giuffrè Giovanni; Sarzana, Parlanti Giuseppe; Sarzana per Pugliola, Ratti Vittorio; Sasso, Conti Primo; Sariano, Napoletano Almerindo; Savona, Cavallero Clemente, Perrotta Gino, Testa Ezio; Serracapriola, Natalicchio Giuseppe; Serravalle di Chienti, Stecconi Giovanni; Sestri Ponente, Metini Mario; Siena, Cerutti Ermenegildo, Virgili Augusto ; Sondrio, Milone Giuseppe ; Spezia, Sacchi Giuseppe; Sulmona, Paolantono Cesare; Teora, Vitellio Francesco; Terlizzi, Fioretti Michele; Terni, Troiani Nello; Torino, Asso Michele, Bergami Enrico, Bessolo Pierino, D'Amore Vincenzo, Giaccardo Emilio, Gili Giacomo, Masini Clemente, Morello Michele, Naretto Isidoro, Placci Ferdinando, Torta Secondo, Triveri Secondo; Torre Annunziata, Vitiello Pasquale; Torino di Sangro, Tiraboschi Mario; Trani, Ravoni Pietro; Trento, Baldo Francesco, Della Pace Enrico, Gennari Maria; Treppo Carnico, Candido Antonio; Treviso, Amato Ernesto, Benvenuti Guido, Favaro Fabris Mario, Gasparini Amedeo, Massimo Attilio; Trieste, Brunner Carlo; Courand Carlo, Tolentino Davide; Tripoli, Fadda Ennio; Tubre, Declara Francesco; Udine, De Agostini Luigi, Orsi Angelo, Rizzi A tilio, Ronchi Ulisse; Valmontone, Fusari Ignazio; Valvatone, Colombo Pietro; Venezia, Ardizzone Pollione, De Carli Alberto, Pullini Giuseppe; Verona, Piccolo Ferruccio; Vertoira, Bramati Giuseppe; Vicenza, Auto Moto Club; Vigasio, Cenni Armando; Villetta Barrea, Tarquinio Pasquale; Villimpenta, Stringari Luigi; Viterbo, Albizzi Mario; Voghera, Stabellini Nevio; Vomero (Napoli), Fanese Demetrio; Zara, Maran Tullio.

MEDAGLIA DI BRONZO PICCOLA.

(Presentatori di 5 Soci)

Abbadia S. Salvatore, Sbrilli Mario; Aderzo, Radicula Lino; Ala, Sartori Giuseppe; Alassio, Pirelli Luigi; Albano Laziale, Scalpelli Erminio; Albissola Superiore, Vallerga Pietro; Aldifreda, Bertuzzi Paolo; Alessandria, Biandrati Alessandro, Torielli; Arcidosso, Bardelli Gastone; Casumaro, Guzzimiati Aroldo; Acri Caldira, Torrisi Carmelo; Arzignano, Rossi Giovanni; Ascoli Piceno, Liberi Siro, Vena Mariano; Asolo, Mastrelli Guido; Assisi, Nofrini Giuseppe, Pagliocchini Catone; Atina, Vecchioni Francesco; Auresina, Botterini Ezio; Avellino, Nicodemi Eugenio; Aversa, Paolizzi Deodato; Avezzano, Marrama Giuseppe; Bari, De Nora Francesco, Grandolfo Michele; Benetutti, Murtuni Pietro; Bergamo, Ceresa Guglielmo, Garassino Piero, Pensa Girolamo, Ronzoni Francesco; Besozzo, Ghidini Alfonso; Biella, Porro Pierino; Bologna, Angelucci Nello, Cortuelli Aldo, Crocetti Oscar, Dall'Aglio Enea, Marchesi Francesco, Natali Tancredi, Poggiali G. L., Serra Adolfo; Borgofranco d'Ivrea, Gianotta Mario; Borgone, Capu Carlo; Boscotrecase, Janone Arturo, Vitulano Luigi; Bottrighe, Donà Angelo; Buenos Aires, Vacca Enrico; Cagliari, Pisano Umberto; Caldano, Berselli Ugo; Caldiero, Teston Silvio; Campagna, De Rosa Giovanni; Campagna Lupia, Carrai Augusto; Candela, Chieffo Carmine; Canneto Lipari, Carbone Francesco; Cantù, Nava Roberto; Capriata d'Orba, Merlo Giuseppe; Caramanno, Pirino Guido; Carate Brianza, Falzoni Carlo; Carbognano, Ceccarelli Remo; Carbonera, Zorzetto Giuseppe; Carpinone, Silveri Raffaele; Carrara per Cendola, Barini Carlo; Casale Monferrato, Pio Angelino; Casalpusterlengo, Zunti Adele; Cassano d'Adda, Lampugnani Enrico; Cassino, Borgiani Giuseppe; Castelfranco Veneto, Vielmo Amedeo; Castellammare di Stabia, Abbolito Francesco; Castelnuovo Garfagnana, Marchi Alfredo; Catania, Cesareo Giuseppe, D'Amico Paolo Musumarra, Di Emanuele Giuseppe, Mannino Pietro, Scaglia Giovanni; Catanzaro, Panella Gagliati Caterina; Cavaria, Zeni Antonio; Cavarzere, Piva Silvio;

Cerda, Oddo Giuseppe; Cernobbio per Piazzola, D'Ambrosio Luigi; Cesena, Caporali Giuseppe; Chiuppano, Fedeli Ottorino; Cireglio Pistoiese, Chelucci Giuseppe; Cittanova, Guerrisi Salvatore; Civitavecchia, Leoncito Luigi; Clana per Quota, Fumo Giovanni; Corazze, Boero Sereno; Coltaro, Rossi Luigi; Corneliano d'Alba, Torchio Attilio; Cornigliano Ligure, Boasi Marco, Verdoni Giuseppe; Comiso, Battaglia Santo; Como, Berta Giuseppe, Carlo Achille Bianchi, Danesin Ferdinando; Corigliano Calabro, Massimilla Leonardo; Crema, Tagliaferri Mario; Cremona, Manfredini Giuseppe; Crevalcore, Donini Luigi; Cuneo, Dutto Severino, Oliviero Umberto; Curno, Artina Cesare; Dolceacqua, Solamito Brinzo; Domodossola, Cozzolino Stefano; Eboli, Laschena Nicola; Fabriano, Cerini Giovanni; Feltre, Curto Gerolamo; Ferrara, Ancona Max, Bolognesi Carlo; Firenze, Belloni Giovanni, Castellani Gino, Cutler M., Di Pisa Francesco, Valfrè Franchini, Lastrucci Livio, Mancini Angelo, Marchesini Angelo, Tancredi Moretti, Tortoli Armando; Fiume, Millesich Dante; Foggia, Di Santo Romildo; Foligno, Nini Ido; Fontanelle, Da Ros Gino; Forlì, Babini Antonio, Leonardi Lamberto; Jorio d'Ischia, Verde Giovanni; Frascati, Ciancaglini Bruno, Lancioni Salvatore; Gaeta, Volpe Raffaele; Gallarate, Sacconaghi Emilio; Galliate, Zaffaroni Gaudenzio; Gazzi, Castellano Liberatore; Genova, Carattino Giuseppe, Giovanardi Castore, Olivieri Pietro; Ghiare di Berceto, Pettenati Arturo; Giovinazzo, Palmotto Agostino; Goito, Pozzali Alcio Aurelio; Gorla, Riccardini Felice; Gropparello, Carini Benvenuto; Grottazzolina, Elpidi Settimo; Guastalla, Rondini Luigi; Iglesias, Marroni Pietro, Pisano Demetrio; Ismailia, Zarb Marcello; Isola Dovarese, Rossi Carlo; Isola di Cherso, Fedele Luigi; Ivrea, Fornero Giuseppe; Laccedonia, Bassol Francesco; Lambrate, Scocco Luigi; Larderello, Beneventi Ilio; Larino, Calvitti G. B.; Lasa, Celario Amilcare; Lavis, Gilberti Bruno, Romani Fortunato; Lecco, Ragni Armando; Legnano, Galimberti Gaetano, Luoni Vittorio; Lendinara, Galasso Montegrino; Lesa, Coletto Pietro; Letojanni, Bonsignore Francesco; Licata, Gigante Gaetano; Livorno, D'Ercole Alessandro, Fabbrini Gino, Maggeis Ottorino, Romani Emilio, Wiquel Giovanni; Lizzano in Belvedere, Carpani Giuseppe; Lodi, Canbrieri Pietro; Lonato, Gancia Carlo; Loreto, Monteverde Alessandro; Loro Piceno, Ridolfi Luigi; Macerata, Leoni Filippo; Manaos, Grandi Rodolfo; Mantova, Berni Gino, Chizzali Carlo; Marostica, Lovison Luigi; Maschito, Cangianelli Mario; Massa, Gabrielli Mario; Massa Marittima, Nelli Rutilio; Mediglia, Confalonieri Gaetano; Melito Porto Salvo, Ferrigno Luigi; Menaggio, Gambadessa Luigi; Messina, Alberio Guglielmo, Cacopardo Saverio, Florio Nino; Mestre, Petrecca Oreste; Mezocorona, Mottes Sergio; Mezzano, Bertoni Giacomo; Miagliano, Marelli Luigi; Miglianico, Novelli Francesco; Milano, Anelli Pietro, Barattini Alberto, Bilanceri Vincenzo, Cantù Carlo, Ceccaroli Alfredo, Chiorino Luigi, Colombini Cornelio, Contri Carlo, Danesi Umberto, Dell'Oro Piero, Falzoni Alberto, Giacomo Eschudin, Ghiringhelli Carlo, Ghisco Carlo, Imperiali Mario, Lazzaroni Mario Gedeone, Lidonia Zelli Jacobini, Lopez Vincenzo, Maronasi Giovanni, Mazziotta Ettore, Migliavacca Enrico, Vitaliano Ostidich, Ozeni Paolo, Pasolini Oreste, Pezzotta Luigi Angelo, Ponzio Pietro, Ravelli Cesare, Riberio Laurindo, Rovelli Carlo, Savio Clelio, Strazza Giuseppe, Tonali Angelo, Trivellini Pietro, Turati Alessandrino, Vergani Ettore, Zuccoli Giulio; Milzano, Faita Giovanni; Missaglia, Cattaneo Alberto; Modica, Cutelli Mario; Modugno, D'Agostino Franco; Moglia, Braghiroli Walter; Mondolfo, Franceschini Silla; Monfestino, Castelli Onorio; Montalcino, Marconi Giuseppe; Montechiaro d'Asti, Bo Luigi; Montefano, Vescovo Giuseppe; Monteleone, Fratella Vincenzo; Montenero, Gioli Ivo; Montepulciano, Gerli Brunetto; Monte S. Giusto, Marini Gino; Montevarchi, Lombardi Lombardo; Montopoli Valdarno, Petralli Adolfo; Monza, Tornaghi Baldassare; Morbegno, Robustelli Stefano; Morfasso, Oddi Giovanni; Muggia, Dondi Angelo; Musestre, Fregnan Silvio; Musocco, Manzotti Giuseppe; Napoli, Basso Carmine, Crescenzi Andrea, Douvito Alfredo, Farese Demetrio, Ghidini Bruno, Lazzari Mario, Magliane Carmine, Martone Edoardo; Novara, Ottone Antonio; Nuoro, Zuddas Francesco; Osimo, Strappati Vincenzo; Padova, Dalla Riva Luigi, Turchini Aniceto; Palazzolo Acreide, Fazzino Salvatore; Palermo, Alaimo Antonino; Alessi Alessandro, Cassara Ildebrando, Di Blasi Giovanni, Fundaro Gaspare, Gennaro Paolo, Girardi Giuseppe, Maestri Marcello, Marsala Oscar, Mercuri Orazio, Nicolosi Angelo; Palombina, Trillini Vittorio; Parenzo, Sgubin Eugenio; Partanna, Li Vigni Biagio; Pavia, Losi Ugo, Tacconi Daniele; Pegli, Morosini Filippo; Pegognaga, Casnici Vincenzo; Perugia, Chinni Luigi; Pesaro,

Coltorti Giuseppe, Primavera Giuseppe; Piacenza, Ganzerli Arnaldo, Gentilini Aguesina, Longinotti Cesira, Mascolini Tebaldo, Romano Odino, Rossi Dino; Pieve di Livinallungo, Crepoaz Maurizio; Pieve S. Stefano, Piccioli Attilio; Pilcante Ala, Bertolini Mario; Pisa, Mencacci Mario, Quinti Dino; Pola, Cataldi Augusto, Cosmo Simeone, Magnetti Pietro; Polla, Fanfulla Olindo; Pomareto, Falla Corrado; Pontelagoscuro, Matteucci Nello; Ponzano M.to, Degiovanni Guido; Ponzone Botto, Verzoletto Enrico; Pordenone, Milanese Gino; Porto Alegré, Prenna Michele; Portoferraio d'Elba, Ridi Alessandro; Portomaggiore, Benvenuti Giuseppe; Potenza, Normando Domenico; Prato Sesia, Ferri Francesco; Predazzo, Martello Gaetano; Predoi, Matera Pasquale; Ragusa, Boscamio Orazio, Carbonaro G. B.; Rapallo, Monleone Domenico; Rassino, Misuri Emilio; Ravenna, Baldrati Dino, Minghetti Sante; Reggio Calabria, Catone Arturo; Rimini, Abbondanza Ettore; Rio di Pusterla, Vigna Angelo; Rogoredo, Rizzi Osvaldo; Roma, Ancona Mario Astrologo Salvatore, Bagaloni T., Blasimme Ascenzio, Cantagallo Arrigo, Cardini Giovanni, Carnelli Giovanni, Cosmelli Armando, De Palma Francesco, Ferro Luzzi Giovanni, Fiorentino Oscar, Leo Alessandro, Magrini Livio, Miller Giovanni, Panari Armando, Parpaglioni Renato, Pini Arturo, Polla G. B., Ricci Giulio, Rocchi Luigi, Salzini Alideo, Santesarti Federico, Zanchini Giulio, Zani del Fra Ubaldo; Rovereto, Carotta Ferruccio, Consili Guido, Decarli Ezio, Pinobrovazzi Ezio; Rovigo, Parini Silvio, Stocco Giovanni; Rutino, Dante Vittorio; Sacile, Rodolfi Livio; Salerano al Lambro, Mariani Angelo; Sampierdarena, Berin Ilio, Brino Alessandro, Comellini Mario; S. Carlo Ferrarese, Viaggi Manfredo; S. Cataldo, Di Forlì Filippo; S. Elia Fiumerapido, Caruso Achille; S. Fior di Sopra, Calisoni Giovanni; S. Giovanni a Teduccio, Cumino Mario; S. Giulietta, Pittaluga A.; S. Lazzaro di Savena, Golfieri Arcangelo; S. Miniato, Barili Ezio, Breda William, Magni Giuseppe; S. Niccolò Gerrei, Mintoni Cesare; S. Pietro del Carso, Zafarana Gandolfo; S. P[...] in Casale, Piombi Giulio; S. Remo, Ghiselli Silvestro; S. Sil[...] Ciavatta Antonio; S. Silvestro Curtatone, Bini Adelm[...] Maria Maggiore, Melfi Ferdinando; S. Theresa, Ruschi G[...]seppe; S. Stefano di Cadore, Fabbris Gino; Sarzana, B[...] Ezio; Sasso di Castalda, Insola Eugenio; Savigliano, B[...] Fortunato; Scandiano, Dallari Ada; Scapati, Carosnese E[...] Schio, Calvi Giovanni; Serra S. Quirico, Perugini Giaco[...] Serravalle Sesia, Piolo Luigi; Seveso, Ottolina Fran[...] Settimo Torinese, Cerrato Giovanni; Sezze, Lombardini Fr[...]cesco; Siena, Ceretti Ermenegildo, Viti Aldo; Sinalunga, M[...]nini Fabio; Siracusa, Pepe Oronzo; Solbiate Olona, F[...]galli Gaetano; Spezia, Clemente Michele, Marcenaro C[...]stanzo; Spilamberto, Malmusi Alberto; Spoleto, Cucci E[...]rico, Pace Vittorio; Spresiano, Cremonese Mario; Stio, N[...]letti Amedeo; Taranto, Pignatelli Francesco; Tione, Pog[...] Ettore; Todi, Marri Leopoldo; Torino, Acino G. B., B[...] Giovanni, Castelfranco Giustino, Cristalli Andrea, Do[...] Egidio, Donini Giulio, Ferrero Chiaffredo, Ferrero M[...] Ginepro Ernesto, Golia Guido, Infantini Roberto, Mantell[...] Lorenzo, Manzini Umberto, Naretto Isidoro, Paciotti M[...] Pizzo Paolo, Rivotella Antonio, Rubino Giuseppe, Sava[...] Giuseppe, Secco Paolo, Seglie Giuseppe, Simoncello Umbe[...] Taussig Tassi Marcello, Vaj Giuseppe, Valdaro Ettore.

Statistica dei Soci al 30 giugno 1925.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 232.490	
Da dedurre *in via presuntiva* il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al *31 dicembre 1925*	» 34.000	
	N. 198.490	
Nuovi Soci per il 1925 inscritti al 30 giugno 1925	» 48.813	
Totale Soci annuali		N. 247.[...]
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 56.794	
» al 30 giugno 1925 . .	» 4.035	
		» 60.[...]
Totale Soci al 30 giugno 1925		N. 308.[...]

Direzione e Amministrazione:
Touring Club Italiano - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile:
Dott. Giovanni Bogne[...]

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

MODIANO - MILANO